11e Année — N° 495 — 50 Centimes — 1er Mars 1908 — Tous droits réservés

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : Le match France-Pays de Galles

UNE VOITURETTE SUR UN VÉLODROME

Giuppone abordant, en voiturette, un virage au vélodrome d'Hiver dans son match contre Moreau, à motocyclette.
(Voiturette Lion-Peugeot.)

(Voir pages 168 et 169.)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ◦ Fermes et Châteaux Femina
Musica ◦ La Vie au Grand Air ◦ Éditions d'Art
90, Av. des Champs-Élysées. 9, Av. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 francs
Étranger .. .. 28 francs
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste à la 4e page de la couverture.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

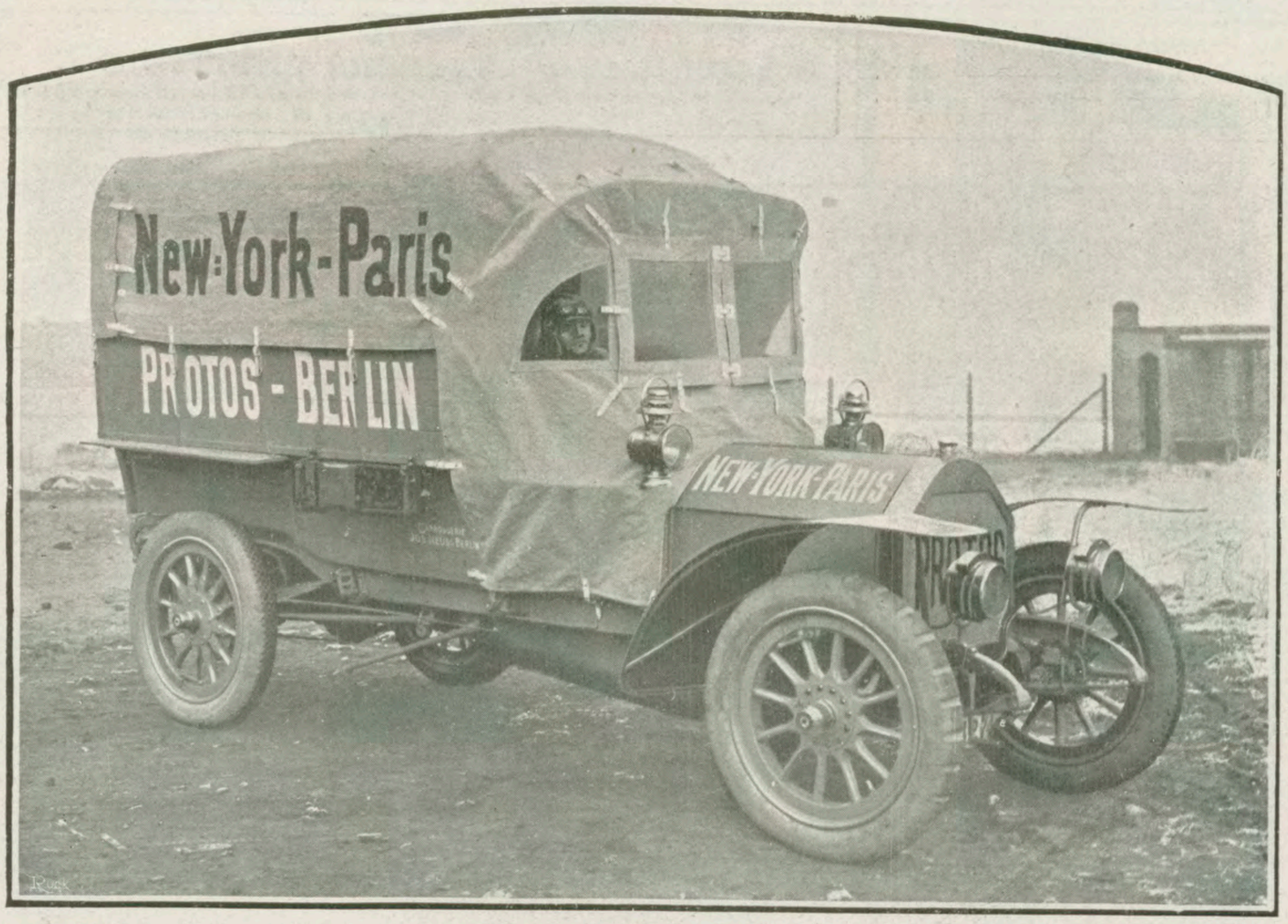
DANS LES NEIGES DE L'AMÉRIQUE

On se fait difficilement une idée des difficultés sans nombre contre lesquelles ont à lutter les concurrents du raid New-York-Paris. L'abandon des Globe-Trotters

DÉCIDÉMENT, les globe-trotters n'ont pas de chance! Il y en avait deux dans l'équipe du raid du *Matin*. Tous deux ont disparu de la course.

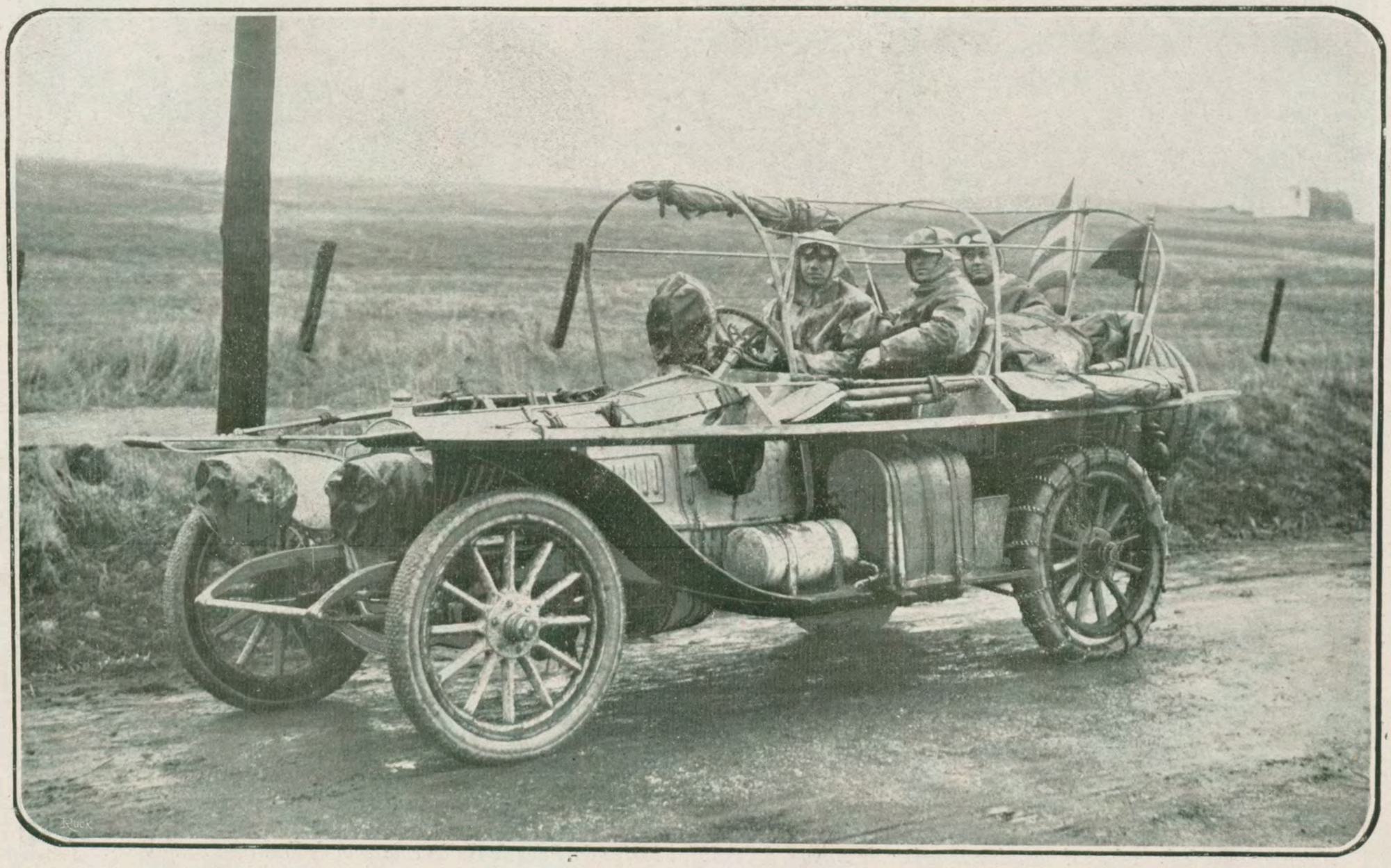
Tous les deux sont de vieilles connaissances pour nos lecteurs. Nous les leur avons présentés et nous avons eu plusieurs fois l'occasion de parler d'eux.

Le premier est Lelouvier. Celui-ci est globe-trotter de naissance. Dès ses premières années, il commença ses pérégrinations à travers la terre. Il est peu de coins du monde habité qu'il n'ait visités, passant de l'Equateur au Cercle polaire, tour à tour en Indo-Chine et au Groenland, quittant les forêts vierges de la Haute Sangha pour le steppe glacé qu'arrose l'Anadyr. Il fit, l'an dernier, en sens inverse, le parcours de Pékin-Paris et traversa, tantôt à pied, tantôt à dos de chameau, parfois dans la petite charrette chinoise, le désert du Gobi, établissant, kilomètre par kilomètre, l'itinéraire de Cormier et de Collignon. C'est un courageux et un débrouillard, mais il n'a pas de veine; il n'arrive jamais à s'entendre avec ceux mêmes qu'il est décidé à aider le plus consciencieusement. A Pékin, il eut des difficultés avec Cormier et il dut rentrer en France par le paquebot, après avoir fait des conférences à Tien Tsin pour solder le prix de son retour. Ce voyage, dans lequel il avait failli revenir en voiture, lui avait donné



La voiture allemande.

Elle présente l'aspect d'un camion militaire. Moins pressée que les premières, elle se maintient à l'arrière-garde, avec Godard.



La voiture américaine à la sortie de Buffalo.

Après avoir fait équipe avec Bourcier Saint-Chaffray, Montague Roberts a pris les devants et garde la tête, devant Sartori, tandis que Bourcier a dû s'arrêter momentanément, par suite de la rupture d'un ressort.

le goût de l'automobile. Il lui donna l'idée du Tour du Monde, qu'il proposa d'abord au *Journal*. Comme celui-ci tergiversait, Lelouvier, qui est un homme de décision, porta son « ours » boulevard Poissonnière, et c'est ainsi que naquit le raid du *Matin!* Lelouvier fut de l'équipe que j'accompagnai au mont Genèvre pour faire les expériences de roulement dans la neige et qui ne donnèrent à Saint-Chaffray qu'une faible idée des tracas qui l'attendaient sur les routes de l'Indiana. Mais, quelque temps avant le départ, de nouvelles difficultés se produisirent et, pas entêté, Lelouvier retourna au *Journal*. C'est ainsi que fut décidée l'expédition de Gauban-Dumont-Werner.

Lelouvier ne se connaissait plus de joie : au Havre, il faillit manquer le départ, occupé qu'il était à signer des cartes postales pour tous ses admirateurs. A New-York il porta son portrait dans toutes les salles de rédaction. Une fois au volant, il perdit toute notion du réel, c'est ainsi qu'arrivant, à la sortie de New-York, à un passage à niveau en même temps qu'un train, au lieu de s'arrêter, il cornait avec obstination, pour faire garer la locomotive!

Cependant, son indépendance de globe-trotter ne pouvait s'accommoder d'un rôle secondaire, même sous les ordres d'un chef aussi aimable que Drieghe. Deux jours après le départ, ils ne s'entendaient plus et le troisième ils se séparaient. Lelouvier regagnait par le train Philadelphie et New-York, où il est encore. Cependant que sa femme, qu'il épousa jadis à Irkhoustk et qui parle couramment le russe, est partie pour la Sibérie, où elle est en train d'installer les postes de ravitaillement pour la Werner!

L'autre débarqué est notre vieille connaissance le capitaine Hansen, qui vint de Tiflis à Paris pour demander à conduire une voiture. Il n'avait jamais tenu un volant. Saint-Chaffray s'enthousiasma de ce grand diable au cuir tanné dont le principal mérite était de parler six langues, dont le chinois et le samoïède. En sa qualité de capitaine, il fut chargé de faire le point. Aussi se chargea-t-il au Havre d'un compas de marine, d'un sextant perfectionné et d'un horizon artificiel. Le tout devait lui être d'un grand secours dans les plaines de l'Alaska. Il ne les verra pas, hélas ! car, depuis Chicago, il a quitté la De Dion. Saint-Chaffray est sobre de détails, dans ses dépêches, sur cette séparation. Mais elle doit désespérer René Bures, qui trouvait dans les propos d'Hansen le fonds des plaisantes anecdotes qu'il conte tous les jours aux lecteurs du *Matin*.

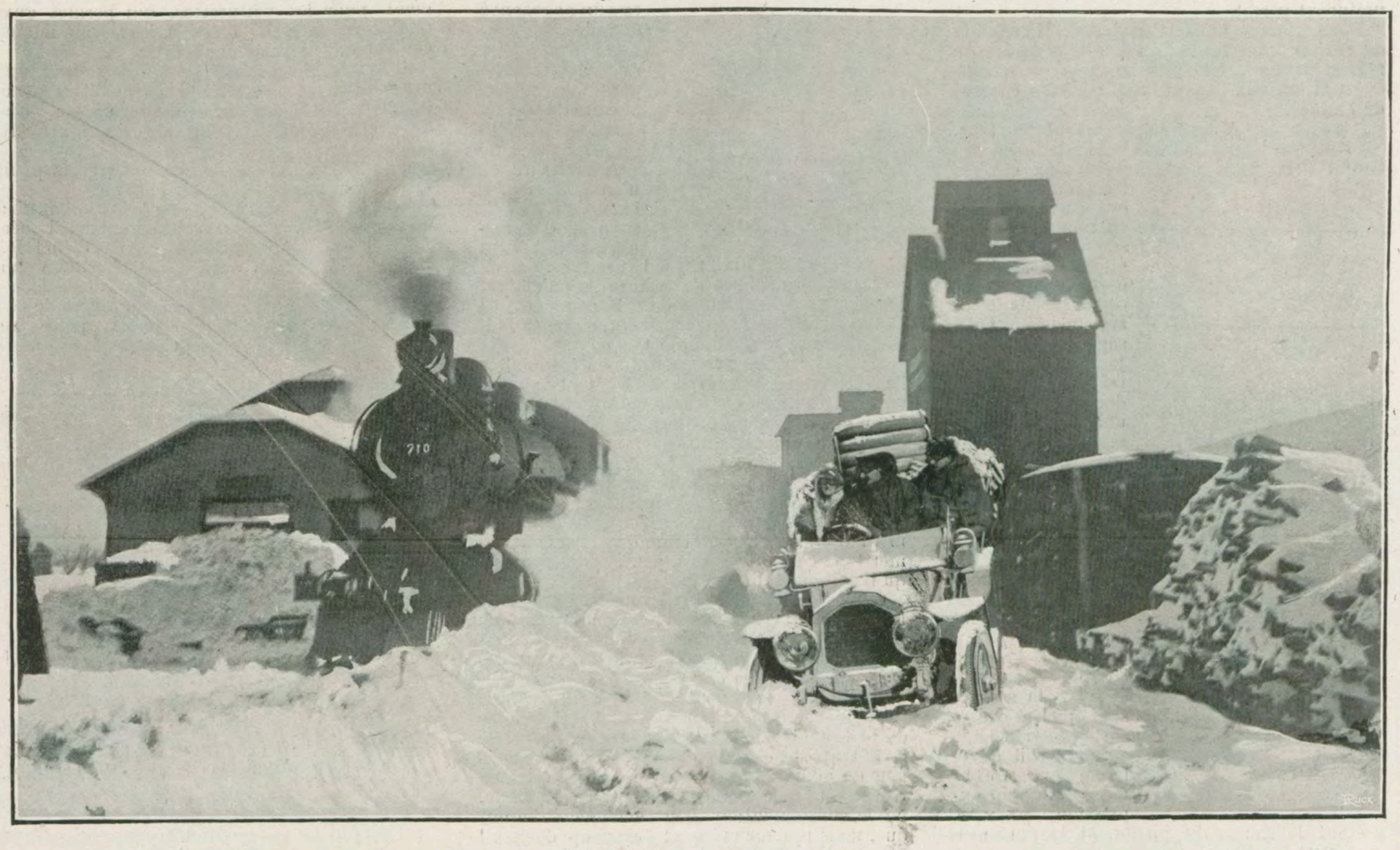
Ils ne sont pas les seuls, du reste, à avoir renoncé à l'expédition, Montague Roberts, qui était au volant de la voiture américaine, vient de céder sa place, à Cheyenne, à son camarade Mathewson, contraint qu'il est de regagner l'usine où il va préparer sa voiture du Grand Prix. Deux des équipiers de la voiture allemande, Maas et Knap ont également déclaré forfait. Le lieutenant Keepen seul reste fidèle au poste.

Depuis Chicago, la voiture américaine tient la tête, de loin ; son conducteur compte bien être le 21 mars à San-Francisco, où il prendra de suite le bateau pour Seattle et Valdez. Mais on prétend que, satisfait d'avoir montré dans la traversée des Etats-Unis que l'industrie américaine ne pouvait pas être battue sur son terrain, il s'abstiendrait d'aller plus loin. En attendant, il prend toujours de l'avance.

MARCEL VIOLLETTE.

A bord de la *Lorraine*.

Cette photographie, prise au cours de la traversée de New-York par Autran, le mécanicien de la de Dion, représente, de gauche à droite: Godard, à cheval sur un canon, Haaga mécanicien de la Züst, Bourcier Saint-Chaffray, Deschamps, Pons, Scarfoglio, Livier et Sartori.



Pour laisser passer le train.

Les routes de l'Indiana sont tellement mauvaises, que les concurrents durent emprunter la voie ferrée. Pour laisser passer les express, ils étaient contraints de se ranger dans la neige, comme il arriva à Bourcier Saint-Chaffray à Mishawaka.

LES RÈGLEMENTS DE 1908

Par H. PETIT

Notre collaborateur examine les divers règlements qui vont régir les courses, cette année, et quels moteurs différents ils vont produire

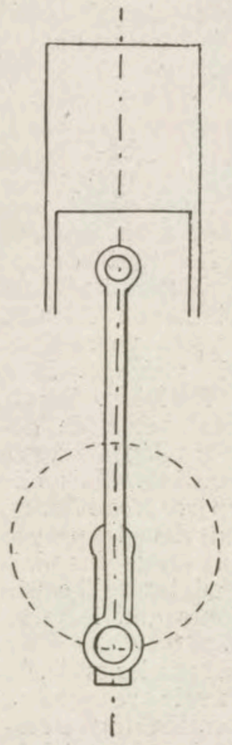


Fig. 1.
Cylindre du moteur à 4 cylindres du Grand Prix 1908 (155×180) 120 chevaux à 1.200 tours. Echelle 1/10.

QUE de Courses, de Coupes et de Concours ! Chaque semaine amène sa nouvelle épreuve, mais non, heureusement, son nouveau règlement !

Le nombre de ceux-là est forcément limité; à moins, en effet, de réglementer la levée des soupapes ou la longueur de l'étincelle d'allumage, comme le proposait facétieusement un de nos confrères, les règlements actuellement possibles pour les courses de vitesse semblent se limiter à quatre: règlement au poids maximum, à la consommation maximum, à la cylindrée, à l'alésage.

Laissons de côté les règlements qui donnent le prix au véhicule tel, que les conditions de son parcours rendent maximum ou minimum telle ou telle expression algébrique: c'est là, proprement, un règlement de concours, non de course.

En course, le premier arrivé a gagné, pourvu qu'il ait rempli les conditions imposées au préalable.

Les règlements de 1908 Cette année, les seuls règlements en vigueur sont les deux suivants :

Alésage maximum et poids maximum (Grand Prix, Targa Florio, Trinacria, etc.) ;

Consommation maximum, poids minimum (Coupe de la Presse pour grosses voitures et voitures légères).

Nous aurons vraisemblablement l'occasion de revenir plus tard sur les autres modes de règlementation, et nous nous en tiendrons aujourd'hui aux lois qui vont régir les courses de l'année.

Le règlement à l'alésage A tout seigneur tout honneur, parlons d'abord de celui du Grand Prix. Sans nous arrêter aux chiffres fixés dans chaque cas particulier, examinons ce que seront les véhicules établis en vue d'une épreuve soumise à ce règlement. Le règlement à l'alésage impose toujours aux concurrents, pour un type donné de moteur, une surface maximum de pistons: au constructeur à en tirer le meilleur parti possible.

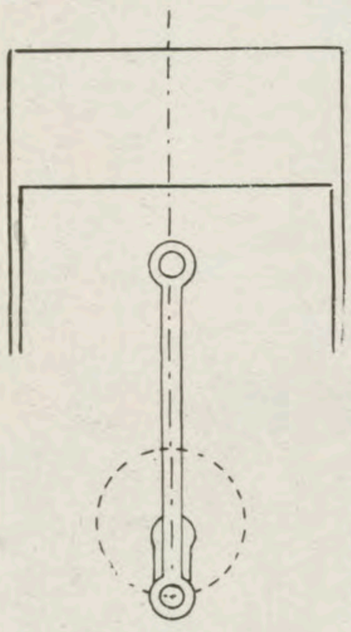


Fig. 2.
Le monocylindre satisfaisant aux conditions du règlement de 1908 (310 × 360). Echelle 1/10.

Comme nous l'expliquions dans un récent article, la force qui actionne la voiture est égale à chaque instant au produit pS, p désignant la pression des gaz explosés et S la surface sur laquelle s'exerce cette pression.

Le travail développé par cette force aura pour expression $pS \times c$, c étant la course du piston, et la puissance correspondante $pS.nc$,
n représentant le nombre d'explosions par seconde, évidemment proportionnel au nombre de tours (nous avons supposé que tous les moteurs en ligne étaient du même type, c'est-à-dire comportaient le même nombre de cylindres et de pistons).

nc représente, pour une quatre-cylindres, la vitesse linéaire moyenne du piston.

Pour rendre la puissance maximum, puisque S est fixe, nous nous attacherons donc à augmenter la valeur de p et de nc.

p dépend de la compression des gaz carburés: avec une compression de 5 kil. 2 à 5 kil. 3, on peut compter sur une valeur moyenne de p voisine de 7 kilos (1).

Nous serons d'ailleurs arrêtés dans cette voie par la limite admissible de compression, qui, avec l'essence, se trouve aux environs de 6 kilos; pour une pression supérieure, en effet, les phénomènes d'auto-allumage sont à craindre.

On va faire croître maintenant la vitesse linéaire du piston. Quelle est sa limite ?

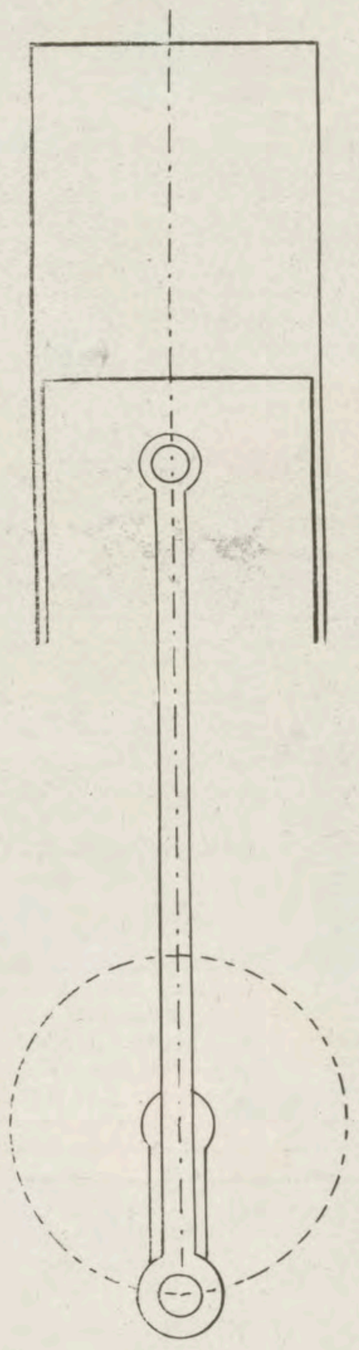


Fig. 3.
Cylindre du moteur à 6 cylindres du Grand Prix (127×156).

A vrai dire, on n'en sait rien. Il existe, nous le savons, des machines à vapeur où elle atteint 15 mètres à la seconde. Mais il ne faut pas négliger de remarquer qu'elle est obtenue par des pistons dont la course est de 750 millimètres, par conséquent, on ne saurait assimiler nos moteurs à de tels engins.

La plus grande vitesse obtenue jusqu'alors l'a été, croyons-nous, dans les moteurs des voiturettes de course Sizaire et Naudin (10 mètres, et plus, dit-on). Actuellement, on s'en tient à une limite de 7 mètres environ, chiffre que nous avons d'ailleurs adopté pour calculer les puissances des moteurs de 1908.

Remarquons que, jusqu'alors, nous ne nous sommes pas du tout pr occupés du rendement thermique du moteur: il pourra consommer tout ce qu'il voudra, peu importe, pourvu qu'il soit puissant.

Or, il se trouve que les hautes compressions favorisent un bon rendement, de même que les grandes vitesses de piston Mais pour celles-ci, ce n'est pas absolu ; il y a lieu de faire des réserves.

Moteurs plats ou longs nc peut croître de 2 façons : nous pouvons allonger la course du piston, et, par là, utiliser le mieux possible la détente de chaque cylindrée: nous aurons peu de cylindrées par seconde, mais nous en tirerons tout ce qu'on peut en tirer. Donc, faible consommation, bon rendement thermique, mais moteur exigeant beaucoup de métal et de place, donc re ativement lourd et encombrant. Ou bien, faire croître la vitesse de rotation en raccourcissant le trajet du piston : alors nous avalerons beaucoup de gaz qui s'échapperont dans l'atmosphère renfermant encore de l'énergie inutilisée; d'où un rendement thermique inférieur, mais une puissance massique plus élevée et un encombrement moindre.

Pour un moteur de course, où le poids et l'encombrement sont choses considérables, il est permis d'hésiter entre les deux solutions, et c'est dommage, car nos voitures de tourisme, qui suivent, malgré tout, la mode des voitures de course, s'accommoderaient bien mieux du moteur long qui, s'il pèse quelques kilogrammes de plus, est aussi plus durable et plus économique.

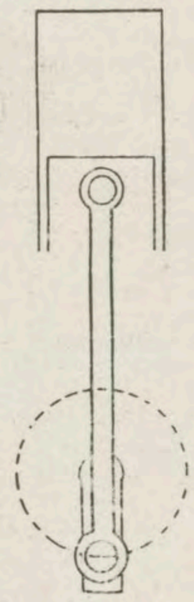


Fig. 4.
Moteur construit pour la Cpe de l'Empereur en 1907. Règlement à la cylindrée (180 × 175) Echelle 1/5.

Les polycylindres et le règlement à l'alésage Tout est donc pour le mieux dans ce règlement, tant qu'on a affaire au même nombre de cylindres par moteur. Mais, dans nombre de courses, des moteurs différents peuvent avoir à se mesurer. Il convient, dans ce cas, de permettre une surface totale de pistons d'autant plus grande que le moteur a plus de cylindres. Nous l'avons surabondamment démontré dans notre article sur le Grand Prix des voitures, et c'est en cela que pèche le règlement de cette course.

Les organisateurs l'ont si bien compris qu'ils ont réparé leur erreur en élaborant le règlement pour les voiturettes, qui permet aux quatre-cylindres de lutter à armes au moins égales contre les monocylindres.

Si le même esprit eût présidé aux destinées des grosses voitures, on aurait pu suivre avec intérêt la lutte des six-cylindres contre leurs devancières, à qui le champ clos est uniquement réservé.

Exprimons une fois de plus nos regrets pour le présent et nos vœux pour l'avenir.

Règlement à la consommation maximum Ici, le règlement est tout autre : à chaque conducteur est allouée une certaine quantité d'énergie, représentée par x litres de carburant. A lui d'utiliser cette énergie au mieux de ses intérêts pour se classer premier.

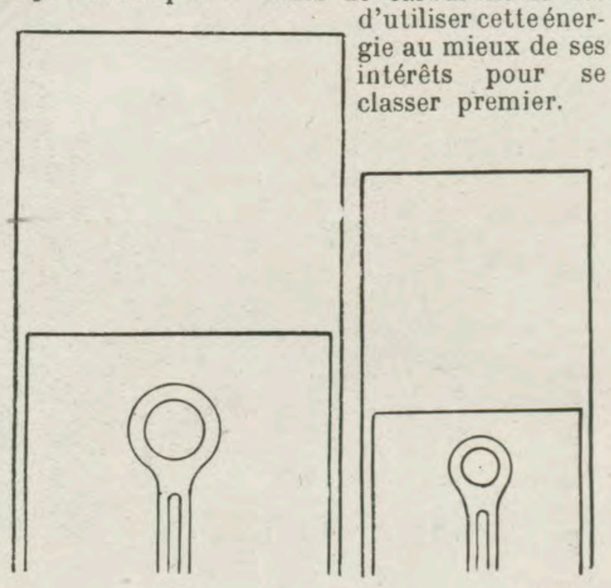


Fig. 5.
Le plus gros et le plus petit moteur du Grand Prix de 1907 : Fiat (180×152) et Germain (112×130). Règlement à la consommation. Echelle 1/5.

Il ne faudrait pas confondre ce genre d'épreuve avec les épreuves dites « de consommation », où le classement est établi au moyen d'une formule.

Ici, tout concurrent qui reste en-dessous de

(1) Chiffre tiré par exemple d'une étude de M. Faroux sur les moteurs Bayard-Clément du Grand Prix 1908.

la quantité de carburant allouée a les mêmes chances et les mêmes droits à la première place.

Cette année, les principales (et les seules aussi croyons-nous) épreuves courues sous cette réglementation seront la Coupe de la Presse et la Coupe des voitures légères.

Les voitures de la Coupe de la Presse disposent de 19 litres aux 100 kilomètres, comme l'an dernier : on les connaît donc déjà, au moins approximativement. Cependant, on peut espérer la participation des six-cylindres, qui auront là une belle occasion de montrer qu'ils peuvent rivaliser avec les quatre-cylindres comme consommation. N'est-il pas vrai, Monsieur Brasier ?

Quant à la Coupe des voitures légères, nous allons nous y arrêter, car c'est une nouvelle venue qui ne manquera pas d'exercer l'ingéniosité de nos constructeurs.

Ces voitures légères (1.100 kilos au minimum) disposent seulement de 10 litres pour faire leurs 100 kilomètres.

Ça n'est pas beaucoup, évidemment : maint chauffeur, faisant son examen de conscience... et de carnet de route, constatera sûrement qu'il lui est arrivé d'atteindre ce chiffre avec sa huit-chevaux, qui pesait au plus 750 kilos. Et les chauffeurs en question restent rêveurs.

Quelle sera donc la puissance du moteur de ces voitures, et quelle la vitesse atteinte ?

On peut calculer approximativement ces deux quantités, mais, malheureusement, la formule qui lie la puissance d'une voiture à sa vitesse ne présente par toute l'exactitude désirable :

Nous allons cependant faire le calcul, en prenant la formule :

(1) $\lambda\ \mathscr{L} = V\,(0{,}03\ P) + 0{,}65\ SV^2$ [1].

Dans laquelle $\mathscr{L}$ est la puissance en kilogrammes par seconde du moteur, λ le rendement mécanique de la transmission, V la vitesse en mètres par seconde maxima en palier, P le poids de la voiture, S la surface sur laquelle s'exerce la résistance de l'air.

Le temps mis pour faire 100 kilomètres sera :

$$\frac{100}{V \times 3{,}6}$$

Et l'essence consommée :

$$K.\ \frac{\mathscr{L}}{75} \cdot \frac{100}{V \times 3{,}6}$$

K étant la quantité consommée par cheval et par heure. Admettons qu'elle ne dépassera pas 0 l. 400, ce qui paraît être un chiffre plutôt faible pour un moteur léger.

On aura l'équation :

(2) $$K.\ \frac{\mathscr{L}}{V} \cdot \frac{100}{3.6 \times 75} = 10 \text{ litres}$$

Il suffit d'éliminer V entre (1) et (2).

En prenant pour λ le chiffre 0,80, atteint généralement dans les voitures bien au point, S = 2 mètres carrés, on trouve pour $\mathscr{L}$:

$\mathscr{L}$ = 1.090 kilogrammètres,

soit 15 chevaux environ.

Et pour V, 60 kilomètres à l'heure.

Tels sont les chiffres sur lesquels on peut tabler. Mais, si le temps est mauvais et les routes boueuses, il y aura lieu de prévoir une vitesse moindre.

D'ailleurs, ces calculs ne seront vrais qu'autant que le circuit sera complètement plat. Nous n'avons pas fait intervenir ici la déclivité possible de la route, qui apporte une perturbation profonde dans les calculs, à cause du poids élevé du véhicule. Somme toute, nous croyons pouvoir dire, sans être trop affirmatif, que 15 chevaux et 60 ou 70 à l'heure, en palier, seront un maximum qui pourrait fort bien ne pas être atteint.

(1) Cette formule nous donnera des nombres trop grands pour la vitesse : la résistance de l'air paraît être fonction de V^k, k étant compris entre 2 et 3.

Que dire, maintenant, de ce règlement en lui-même ?

Il sera fécond s'il est bien fait, mais stérile si les bases sont mal choisies.

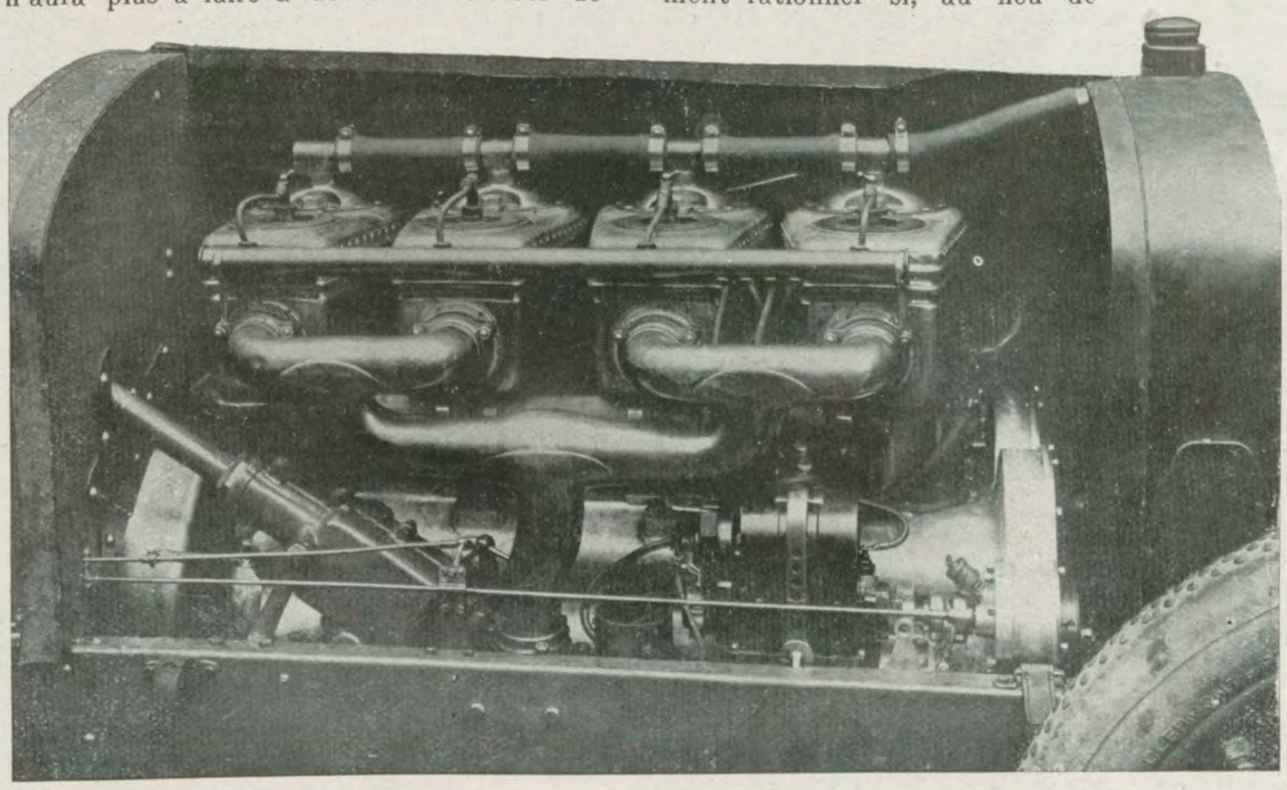
Je m'explique : le but de cette épreuve est de montrer au public des voitures de tourisme. Si la quantité d'essence allouée est trop grande, la puissance des moteurs et la vitesse des voitures croîtront de façon telle qu'on n'aura plus à faire à de vraies voitures de tourisme, mais à des monstres de courses pourvus d'une carrosserie.

Si elle est trop faible, au contraire, le public se désintéressera de voitures qui ne marchent pas, se disant à part lui qu'il préfère dépenser un peu plus d'essence et ne pas monter les côtes aussi péniblement.

Les chiffres fixés cette année nous paraissent d'ailleurs bien choisis : les 19 litres du grand tourisme nous ont montré, l'an dernier, qu'ils pouvaient suffire à soutenir le 80 à l'heure, à quoi tend le chauffeur assis derrière le volant d'une trente-chevaux.

Quant aux 10 litres des voitures légères, ils nous donneront de vraies voitures légères, de ville et d'excursion aussi, consommant un nombre respectable de kilomètres arrosés d'une petite quantité d'essence.

Ce règlement serait complètement rationnel si, au lieu de fixer un certain nombre de litres d'essence, terme vague et mal défini, il fixait le nombre de calories renfermées dans le combustible emporté, laissant au constructeur le choix du carburant (diverses sortes d'essence, alcool pur ou carburé à divers degrés).



Un moteur du Grand Prix.

Ce moteur de 155/175 a été essayé par la maison Bayard-Clément au début de l'année, mais ce n'est pas celui qui sera sur les voitures du Grand Prix

La transmission

On voit que les deux règlements de cette année portent uniquement sur le moteur. Ils auront donc comme conséquence une amélioration notable de la transmission.

La puissance intéressante, dans la propulsion d'une voiture, n'est pas tant, en effet, la puissance du moteur mesurée sur son arbre que la puissance à la jante. Il convient que les précieux chevaux, péniblement obtenus en serrant de près les sévérités du règlement, ne laissent pas trop de leurs muscles dans les divers organes qui transmettent leur puissance.

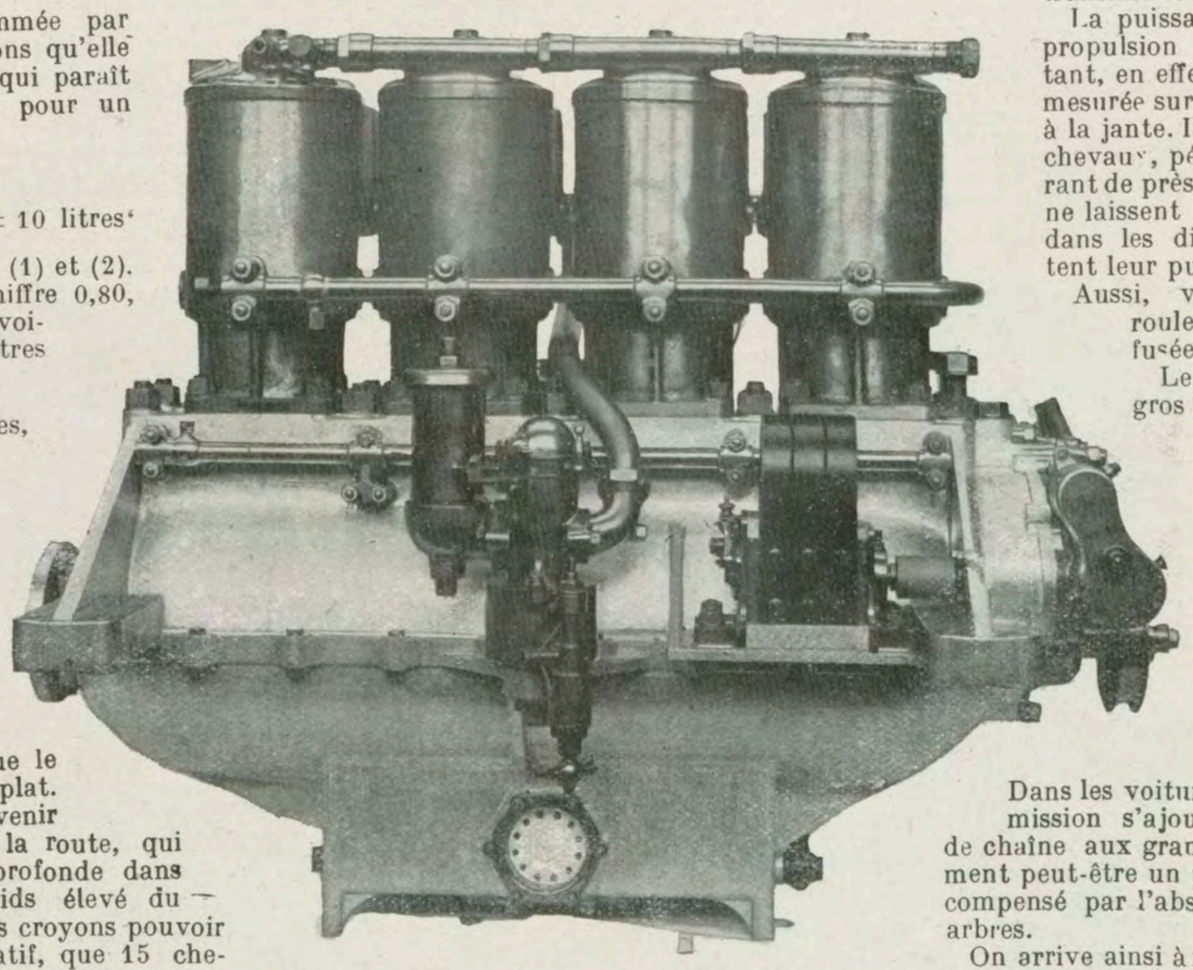
Aussi, voyons-nous partout des roulements à billes, même aux fusées des roues.

Le changement de vitesses, ce gros mangeur de kilogrammètres se voit irrémédiablement muselé par une ou deux « prises directes » qui font passer narquoisement devant sa bouche affamée un simple arbre tournant sur lequel il n'y a rien à mordre.

En somme, dans les voitures à cardan, une seule transmission : le pignon d'attaque et la couronne du différentiel. Dans les voitures à chaîne, à cette transmission s'ajoute celle des petits pignons de chaîne aux grands pignons, d'où un rendement peut-être un peu moindre, mais un peu compensé par l'absence d'articulations sur les arbres.

On arrive ainsi à recueillir sur la jante 80 0/0 du travail fourni par le moteur. Et tout cela doit nous réjouir, car si la voiture de tourisme s'est perfectionnée, c'est en empruntant à sa grande sœur de course ses aciers au nickel, ses roulements à billes et ses pignons cémentés.

H. Petit.



Un moteur de la Coupe de la Presse.

Ce moteur est le nouveau moteur 30 chx de Dion-Bouton qui sera monté sur les voitures de la Coupe de la Presse et dont est munie la voiture de New-York-Paris.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Sous-marin pour la pêche à l'éponge. La pêche s'effectue au moyen de la pince manœuvrée de l'intérieur.

LE BON CASSIS

Il y a cassis et cassis. Il y a le cassis de Dijon, dont la renommée est universelle. Il y a le cassis de famille, dont les vieilles tantes de province vous versent un doigt au dessert et qui semble avoir conservé de son long séjour sur un coin de fenêtre, dans le bocal bien bouché où les baies noires et odorantes macèrent de longs mois dans le vieux cognac, comme un rayon de soleil.

Il y a le « mêlé-cassis » qui fut jadis fort à la mode sur les comptoirs de zinc et qu'a détrôné la plus moderne mominette. Mais celui qui nous occupe est tout autre. C'est la saignée perfide qui se creuse profondément en travers de la route, se dissimule traîtreusement derrière le tournant, déversoir du ruisseau de la montagne ou de l'égout du village. C'est le nom technique que MM. les ingénieurs ont donné au caniveau.

Qui de nous, en train de savourer les douceurs de la vitesse — permise — n'a pesté, au sortir d'un tournant, contre la fâcheuse alternative, ou d'arrêter d'un coup de frein brusque, au grand dam de ses pneus, ou d'infliger à sa voiture un brusque ressaut dont les voyageurs et surtout les voyageuses lui sauraient mauvais gré.

Et bien, ces caniveaux, maudits de tous les chauffeurs, même les plus raisonnables, il s'est trouvé une commission pour les approuver.

Il y a à Molliens Vidame un maire assez moderne pour prendre souci des touristes qui traversent sa commune. Et comme celle-ci est déshonorée par un terrible caniveau, il avait pensé qu'en s'adressant à l'Automobile Club, il pourrait obtenir une subvention pour aider la commune dans les dépenses nécessitées par la suppression de cet ouvrage préhistorique.

La Commission a répondu — tenez-vous bien ! « *Qu'il n'y avait pas lieu de faire attribution de fonds pour la suppression des cassis, ces obstacles* (sic) *étant le meilleur moyen d'empêcher les automobilistes imprudents de faire de la vitesse* ».

Quand on voit une commission de l'A. C. F. tenir un tel raisonnement, on se demande comment elle peut aussitôt après, protester contre la ligue de M. Collin.

MARCEL VIOLLETTE.

Un camion automobile américain du modèle 1908. C'est le Reliance de Détroit, d'une capacité de deux tonnes.

CYCLISME

Le champion du monde Darragon, se faisant masser, dans sa cabine du Vélodrome d'Hiver, par son fidèle manager Cussac.

GESTES ÉTRANGES

La proximité du Mardi Gras n'a certainement pas été sans influence sur la conduite du starter du Vélodrome d'Hiver, lors de la réunion du 1er mars. Le coup de revolver fut malheureux, c'est incontestable. Mais il est non moins incontestable que le starter, perdant totalement la tête, s'en fut vers le quartier des coureurs, en jetant, au bout de 10 mètres, son revolver, au bout de 10 autres mètres, ses cartouches. Puis, vidant, avec une minutie qui décèle une conscience pure, toutes ses poches, il éparpilla tous les menus objets qui les garnissaient. C'est ainsi que cigarettes, boîte d'allumettes, canif, etc., jonchèrent rapidement le sol poussiéreux.

En passant devant le tableau d'affichage, le starter fit même mine d'enlever son pardessus. Du coup, bien des spectatrices tournèrent la tête. Car il était bien évident, d'après la célérité qu'il avait mise à se débarrasser du contenu de ses poches, qu'il serait rentré au quartier sans la moindre chaussette. Il n'en fut rien, heureusement.

L'incident n'a pas eu de suites. Est-il téméraire de penser que le starter n'aurait pas mieux fait de tirer plusieurs coups de revolver (le pôvre) pour annuler le départ ? Je ne crois pas que cette opinion soit subversive. Et puis, après tout, son mauvais départ est-il chose tellement désastreuse qu'il faille pour cela se couvrir de ridicule, ce qui n'a d'ailleurs jamais rien arrangé. Qu'en pense M. Figès ?

P. FILHOL.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 1er au 6 mars.

CYCLISME

Dimanche 1er mars.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Darragon-Jacquelin* (25 kilomètres derrière tandems humains) : 1. Darragon ; 2. Jacquelin.

Course de l'heure : 1. Contenet (78 kilom. 986) ; 2. Guignard ; 3. Walthour.

ATHLÉTISME

Dimanche 1er mars.

Colombes. — *Championnat de France de Cross-Country.* — Classement individuel : 1. J. Keyser (Club Athlétique de la Société générale) en 1 h. 14 s. ; 2. Fayollat ; 3. Ragueneau.

Lundi 2 mars.

Cardiff. — *Football rugby* : Le Pays de Galles bat la France par 36 points contre 4.

HIPPISME

Dimanche 1er mars.

Auteuil. — *Prix Finot* (steeple 3.500 m.) : 1. Adonis II, à M. Gaston Dreyfus (J. Bartholomew) ; 2. Clouet ; 3. Rosita III. (6 partants.)

Mardi 3 mars.

Auteuil. — *Prix Fin Picard* (Haies, 3.500 m.) : 1. Villageois, à M. J. Lieux (Urbain David) ; 2. Henri IV ; 3. Sergent. (6 partants.)

Jeudi 5 mars.

Auteuil. — *Prix Hungerford* (steeple, 4.200 m.) : 1. Quasimodo, à M. A. Veil-Picard (G. Parfrement) ; 2. Dandolo ; 3. La Chaldée, (6 partants.)

260.000 FRANCS POUR L'AVIATION

La plus grosse somme qui ait été offerte en prix dans le sport vient d'être mise à la disposition de l'Aéro-Club de France par la maison Michelin. 250 000 francs en espèces et une coupe de 10.000 fr.

Le prix de 100.000 est d'une conquête assez difficile, il est vrai. Pour se le voir attribuer, l'aviateur a à accomplir d'ici 1918 un tour de force peu banal : il lui faut s'envoler du département de Seine ou Seine-et Oise, tourner autour de l'Arc de triomphe, aller tourner autour de la cathédrale de Clermont-Ferrand et venir se poser au sommet du Puy-de-Dôme, en moins de 6 heures.

D'autre part, pendant 10 ans, un prix annuel de 15 000 francs sera attribué chaque année à celui qui, avant le 31 décembre, aura couvert la plus grande distance en aéroplane, soit en France, soit dans l'un des pays dont l'Aéro-Club est fédéré à l'Aéro-Club de France. Cette distance devra être chaque année, au moins double de celle couverte par le tenant de l'année précédente.

Voir les avantages à nos abonnés page IV des annonces.

ATHLÉTISME

Le champion canadien Tommy Burns (à gauche) sort de chez lui, à Londres, pour sa longue promenade matinale.

LES POUVOIRS DE L'ARBITRE

Lors du match Peter Brown-Charley Knock, un incident se produisit au début de la rencontre. Alors que les deux adversaires étaient sur le ring, en train de recevoir les derniers soins, Walter Stanton s'avança et voulut défier le vainqueur du combat. L'arbitre, Frantz Reichel, lui intima l'ordre de se retirer et lui interdit d'insister. Une partie du public protesta et aussitôt on fut bien heureux de trouver là un sujet de conversation inattendu. Il n'y en a pas déjà tant !

Les uns approuvaient Frantz Reichel, les autres, beaucoup plus nombreux, lui donnèrent tort. Ce n'est point par esprit de contradiction, mais bien parce que c'est mon opinion, que je me range du côté de l'arbitre. En effet, — première raison — les deux matcheurs étaient à leur place, par conséquent personne n'avait le droit de pénétrer sur le ring, à part les seconds. D'autre part — raison commerciale, mais raison cependant — la soirée étant donnée par le Pélican Boxing Club, il n'était pas séant de faire de la publicité pour un spectacle qu'organiserait M. Barlatier. Mais le motif qui fit agir Frantz Reichel est encore plus sportif, et on ne saurait trop l'en louer : il trouve que les combats de boxe doivent se confiner dans le domaine du sport et il ne veut pas qu'on les abaisse au rang de luttes de foires où on lance des gants aux courageux amateurs.

Les spectateurs avaient compris l'intention de Stanton. Ce qui fait que tout le monde fut satisfait, reichelistes comme antireichelistes.

JACQUES MORTANE.

HIPPISME

Une chute sur l'hippodrome de Newbury : le jockey fait relever son cheval et terminera l'épreuve, mais sans se classer.

LE PARI A L'AVANCE

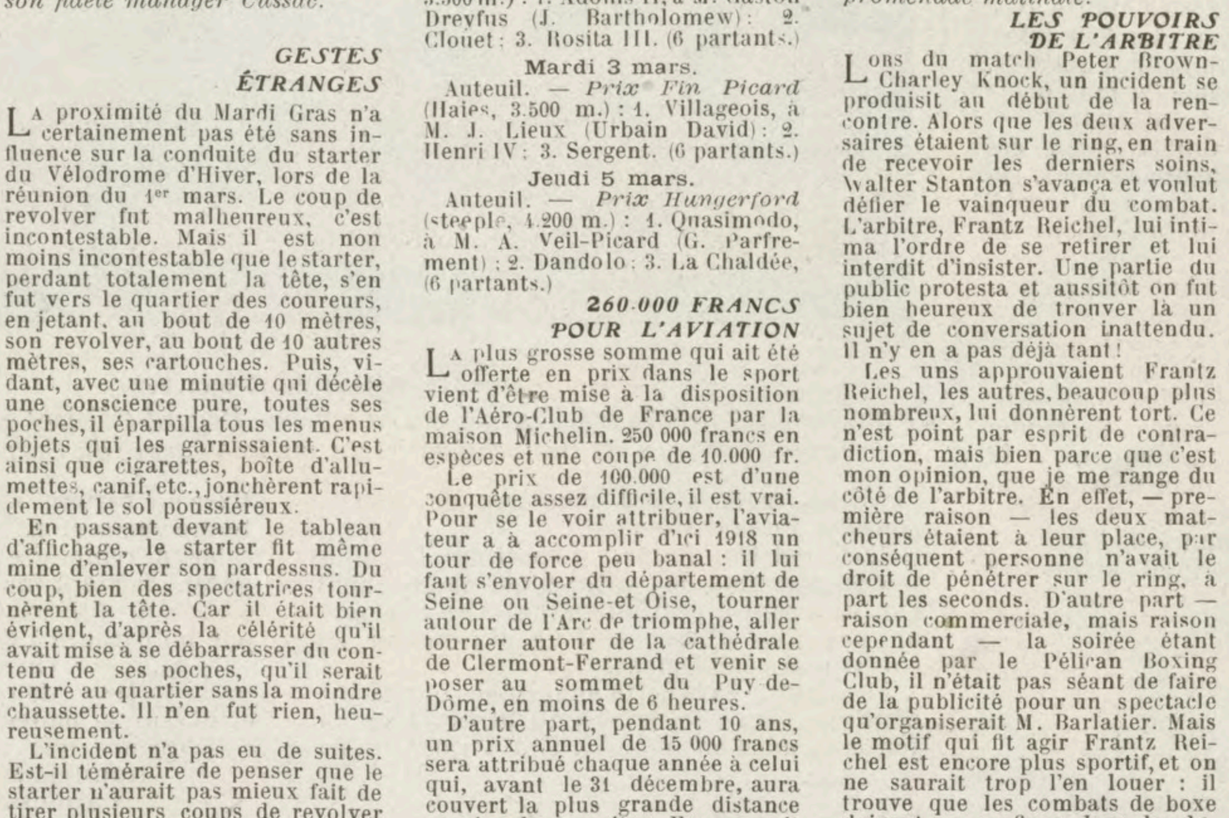
La question des paris est en ce moment à l'ordre du jour. Elle préoccupe tous les sportsmen et fait l'objet de bien des discussions Pour s'en convaincre il est inutile de rechercher ce qu'en pense la presse française ; elle observe sur ce point une sage réserve et a tout l'air de ne rien penser du tout Mais ceux qui s'intéressent à ce sujet spécial n'ont qu'à lire les notes du Continent que publie chaque semaine le correspondant du *Sportsman* : ils y trouveront, fort bien exposés pour les lecteurs anglais, tous les détails de cette question, auxquels le public français serait probablement très heureux d'être aussi initié.

On reproche aux paris sur les courses de développer exagérément la mauvaise passion des joueurs ; et d'un autre côté, on fait tout ce qu'on peut pour leur donner de plus en plus les caractères extérieurs des jeux de hasard. Si nous regardons ce qui se passe en Angleterre nous voyons que les marchés s'organisent longtemps à l'avance pour les épreuves importantes : à l'heure actuelle, depuis plus d'un mois, les paris se sont engagés sur le Lincolnshire handicap, qui se courra le 24 mars, et sur le Grand National, qui se disputera le 27 mars ; il y a même eu déjà des chevaux pris pour le Derby, qui n'aura lieu que le 3 juin. Pour les deux premières de ces courses, chaque jour, les journaux publient un résumé du travail fourni par les principaux candidats.

Dans ces conditions, le jeu revêt une sorte de caractère scientifique : il sert en outre à mettre en relief l'intérêt qui s'attache aux grandes épreuves classiques. En France, le mode officiel de pari procède brutalement ; qu'il s'agisse du Grand Prix ou d'un prix à réclamer, les paris s'effectuent à partir du moment où l'affichage est terminé : « Faites vos jeux », jusqu'au moment où la sonnerie indique le départ des chevaux : « Rien ne va plus ». Cela va un peu moins vite qu'aux petits chevaux, voilà tout.

Il faut reconnaître que le pari aux courses est ainsi détourné de sa raison d'être et de son principe historique.

BOIARD.

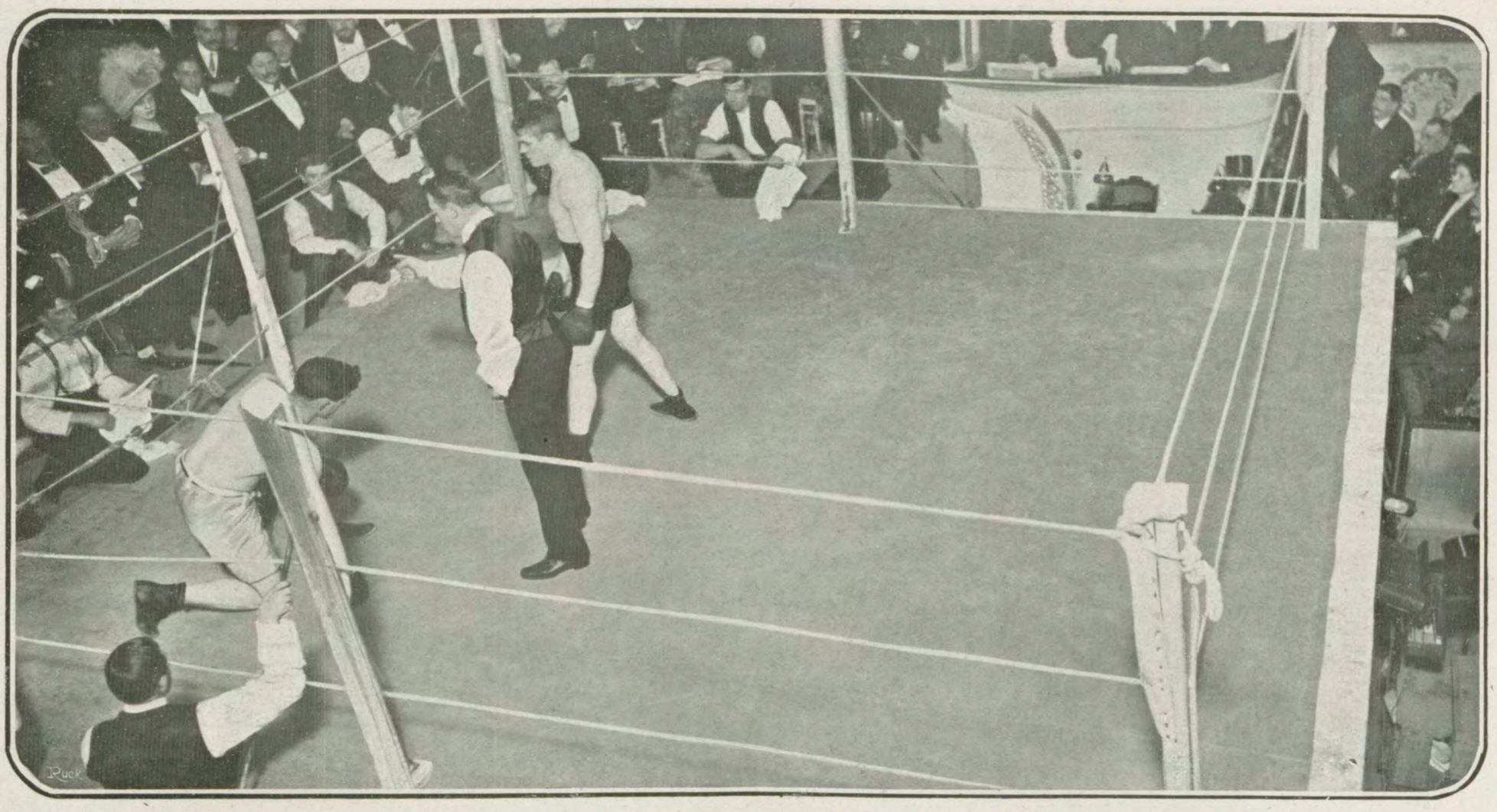


AU XXe ANNIVERSAIRE DE L'U. S. F. S. A.

A l'issue du Congrès tenu en l'honneur du vingtième anniversaire de l'U. S. F. S. A., une fête a été donnée à la Salle Hoche, au cours de laquelle fut jouée une revue. « Tranche de sport salé », en deux reprises et une mi-temps, était due à notre collaborateur Fernand Bidault, que nous représentons au milieu des interprètes de son amusante fantaisie.

Le baron de Saint-André, handicapeur de la Société des Steeples, qui vient d'être nommé starter de la Société du Sport de France.

LE MATCH WALTER STANTON=PETER BROWN



Stanton, tombé, attend neuf secondes avant de se relever.

Le match Walter Stanton, champion de Californie, contre Peter Brown, champion d'Angleterre, s'est disputé devant une foule colossale. La rencontre a tenu tout l'intérêt qu'elle promettait et a prouvé que Walter Stanton était un homme merveilleux, d'une science et d'une vitesse remarquables. Malgré toute sa qualité, Peter Brown n'a pu le mettre en péril et ses seconds ont dû jeter l'éponge, signe d'abandon, au onzième round.

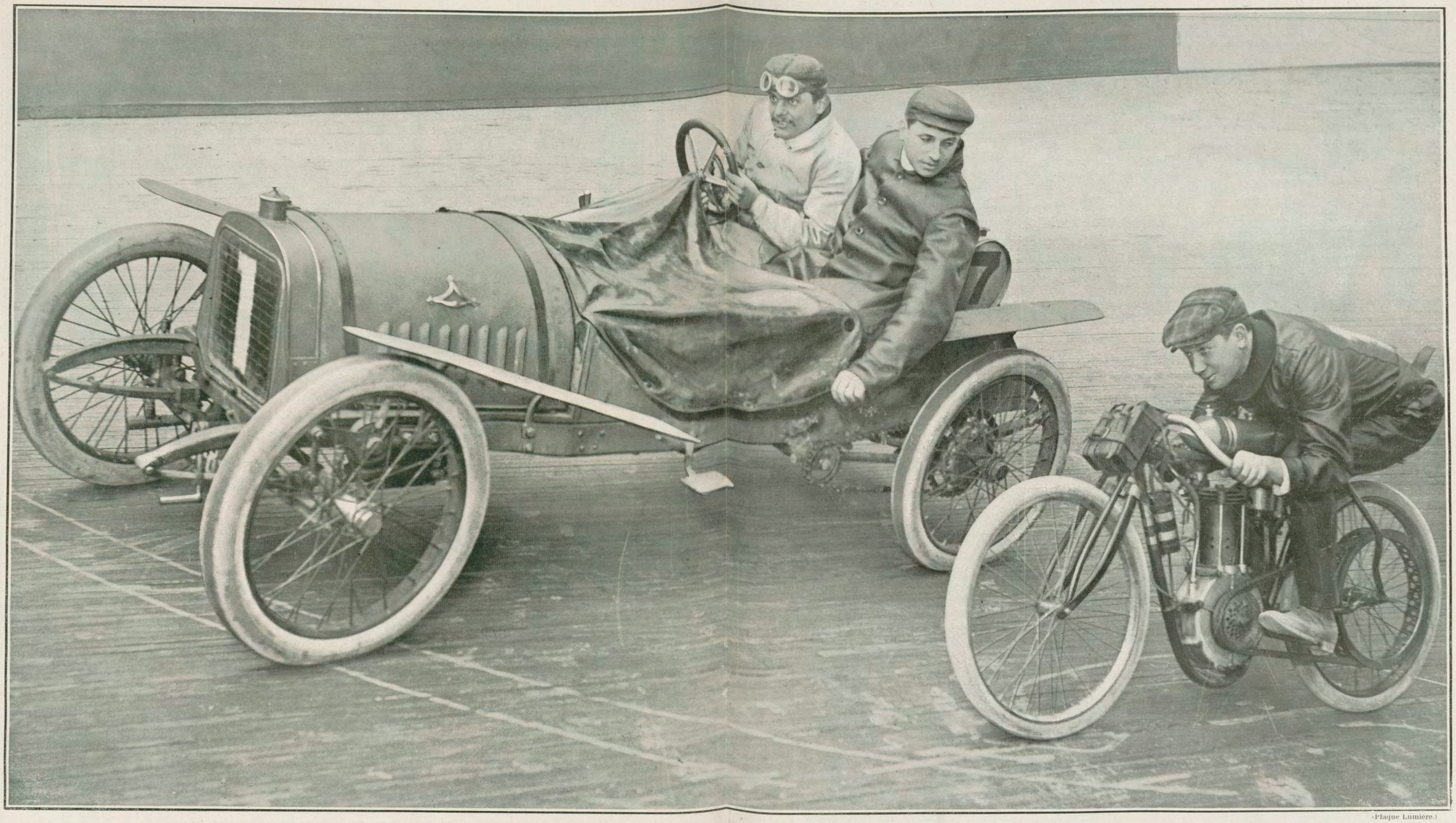
UN CROSS=COUNTRY DANS PARIS

Les concurrents franchissent la palissade de la place de la Concorde.

Le Matin, *constatant le nombre extraordinaire des palissades qui sillonnent Paris, a eu l'originale idée de faire disputer dans la capitale un cross-country dimanche dernier, dans l'après-midi. La victoire est revenue à Boiteux, qui a accompli, en 33 m. 30 s., le parcours, qui passait par les principales artères parisiennes, les grands boulevards, la Cité, le boulevard Saint-Germain, les Champs-Élysées!*

La Vie au Grand Air

UN MATCH ORIGINAL AU VÉLODROME D'HIVER



(Plaque Lumière.)

GIUPPONE, EN VOITURETTE, CONTRE MOREAU, EN MOTOCYCLETTE

La Joyeuse Pédale Parisienne avait organisé, pour fêter le Mardi-Gras, une fête sportive des plus intéressantes. Entre autres numéros originaux, le programme comportait une course cycliste pour pacemakers, gagnée par Carremans; un match Poulain contre le tandem Labrousse-Charron, remporté par le premier; une épreuve de tandems derrière motos, où Parent-Ruinart battirent Darragon-Guignard, qui crevèrent au moment où ils semblaient avoir course gagnée, etc... Mais le clou de la séance était la rencontre de Moreau, en motocyclette, contre Giuppone, en voiturette. L'Italien, très adroit, virait le long des balustrades, provoquant une émotion bien légitime chez les spectateurs, et il fallait à Moreau, qui lui rendait un tour et demi, un bel esprit d'à-propos et une louable audace, pour passer soit à la corde, soit à l'extérieur, tout en évitant que la voiturette se rabattît sur lui. Ce fut Moreau qui triompha, couvrant les cinq kilomètres du parcours en 4 m. 24 s. 1/5, et battant d'un demi-tour Giuppone, sur sa voiturette. Le champion italien enthousiasma le public par la hardiesse avec laquelle il prenait les virages. Il donna le maximum de vitesse qu'il était possible de fournir avec une voiturette sur un vélodrome.

(De notre correspondant spécial).

Le Match France=Pays de Galles

Le match de Rugby qui mettait aux prises l'équipe de France avec la meilleure équipe d'Angleterre a été naturellement gagné par les Gallois, par 34 points à 4 ℘ La défense des Français a été des plus honorables, en présence du team le plus formidable qu'on pouvait leur opposer ℘ ℘

H.-B. Winfield.
Arrière de l'équipe de Cardiff, Winfield est surtout célèbre par son merveilleux coup de pied.

Une attaque des Gallois.
Les Français ont le ballon, mais hélas ! pas pour longtemps, car les équipiers gallois fondent en groupe et vont s'en emparer. Grâce à leur merveilleux jeu de passes, ils vont pouvoir marquer l'essai qu'ils transformeront en but avec aisance.

Rhys-T. Gabe.
Trois-quarts centre, Rhys-T. Gabe, de l'équipe de Cardiff, l'un des meilleurs joueurs d'Angleterre.

Le premier match international entre la France et le Pays de Galles s'est déroulé à Cardiff, le lundi 2 mars. Nos joueurs ont subi une défaite, ce qui n'a rien d'extraordinaire, mais, ce qui n'a rien d'extraordinaire non plus pour tous ceux qui ont suivi les progrès rapides accomplis par nos équipiers depuis quelque temps, c'est que cette défaite a été des plus honorables. Nos adversaires ont d'ailleurs été les premiers à le reconnaître.

Puisque nous parlons de nos adversaires, quelques lignes s'imposent, pour les remercier de la courtoisie dont ils ont fait preuve vis à vis de nos nationaux, qui en ont été profondément touchés. A tel point que le capitaine, Communeau, a fini par demander si cela faisait partie des tactiques galloises de désarmer leurs adversaires par la cordialité de leur réception.

Le football a pour les Gallois une importance capitale. La principauté peut être considérée comme le berceau du Rugby, et c'est là, et seulement là, que l'on peut comprendre les finesses de ce sport et l'enthousiasme qui en hiver réunit quelquefois 40.000 spectateurs en plein air pour assister à un grand match.

C'est pour ainsi dire en quittant sa nourrice que le jeune Gallois commence à jouer au football. S'il manifeste quelques dispositions, il sera enrôlé dans l'équipe enfantine d'une école primaire ; de là dans celle d'un faubourg ou d'un quartier. S'il se distingue, il entrera dans l'équipe de la ville ; puis, point culminant de ses ambitions, dans une équipe nationale chargée de rencontrer l'Ecosse, l'Angleterre et même la France.

C'est cette éducation sportive commençant dès l'enfance, et aussi le grand nombre de joueurs parmi lesquels ont peut faire une sélection, qui sont les causes premières des succès des Gallois. On trouve au Pays de Galles des footballeurs comme on trouve des cavaliers dans le Far-West et des skieurs en Norvège. Les autres facteurs qui assurent la victoire sont la cohésion parfaite de l'équipe et le sérieux avec lequel elle considère chaque match. Malgré la meilleure volonté du monde, on ne peut malheureusement pas toujours en dire autant de nos équipes françaises.

Un plaquage.
Notre demi, Mayssonnié, se voit plaquer par les joueurs anglais, au moment où, fuyant avec le ballon, il se prépare à le passer à ses partenaires.

L'équipe qui nous a été opposée le 2 mars est une des meilleures que l'on puisse trouver dans le Royaume-Uni, à cause de l'habileté des centres à déjouer leurs adversaires et de la rapidité incomparable des deux ailes.

Derrière se trouvait H. B. Winfield, dont les coups de pied magnifiques ont souvent gagné un match. Percy-Bush, le brillant demi de Cardiff, était là aussi. Il passe à juste titre pour n'avoir pas son pareil pour faire un drop-goal ou pour se glisser à l'aide de courbes savantes à travers toute une équipe. Cette année, deux matches internationaux avaient déjà été joués par les Gallois. A Bristol, les Anglais avaient été vaincus et à Swansea, les Ecossais furent battus par deux essais contre un but, après un match chaudement disputé. C'est

donc avec une équipe deux fois victorieuse et possédant des joueurs célèbres de rugby que nos Français se sont mesurés sur le terrain de Cardiff.

L'équipe française est connue. Elle n'avait pas été formée sans peine et sans tiraillements de toutes sortes. Mais on peut dire que ce sont véritablement nos meilleurs hommes qui ont représenté nos couleurs. Le fait n'est déjà pas si commun que l'on ne doive le signaler quand il se présente.

La partie avait été annoncée pour trois heures et demie. Mais dès deux heures la foule commençait à arriver. Toutes les enceintes se garnirent rapidement, le nombre de spectateurs peut être évalué entre 20 et 25.000. Le temps était beau, mais le terrain se trouvait en médiocre état, par suite de récentes chutes de neige. Il avait fallu mobiliser une véritable armée de balayeurs pour nettoyer le champ de jeu.

Dans ces conditions, le terrain ne pouvait être que très lourd et par conséquent très glissant. A certains endroits, de véritables marécages s'étaient même formés, ce qui parut gêner un peu quelques joueurs français pendant le courant de la partie.

A 3 h. 25 précises les deux équipes firent leur apparition sur le terrain. Nous ne sommes pas habitués en France à une pareille exactitude.

Les Gallois étaient revêtus de jerseys d'un rouge éclatant. Les Français avaient le jersey bleu, la culotte blanche et les bas rouges. Le public manifestait bruyamment. Les applaudissements et les sifflets (signe d'enthousiasme en Angleterre) se mêlaient et ce mélange n'avait rien de très harmonieux pour des oreilles délicates.

Le coup d'envoi qui échoit à la France est sifflé à 3 heures et demie par M. Williams, arbitre officiel de la Rugby Football Union d'Angleterre.

Les premières phases du jeu montrèrent un avantage marqué pour les Gallois dans la mêlée. Presque à chaque fois, le ballon sortait de leur côté, ce qui leur permettait de mettre leurs trois-quarts en mouvement. Deux de ces mouvements agressifs furent couronnés de succès.

La première fois, T. Morgan marqua un essai entre les poteaux. La seconde fois, Gibbs plaça le ballon à mi-chemin entre les poteaux et le drapeau du coin.

Après ces deux échecs, les Français parurent se remettre un peu et firent preuve de beaucoup d'énergie. Lesieur, en particulier, fut merveilleux. Son extraordinaire vitesse fit une impression profonde sur les spectateurs. Mais, malgré tout, nos équipiers étaient obligés de rester sur la défensive, ce qui n'a jamais convenu au caractère français. Bientôt, après quelques passes très vives, un troisième essai transformé en but fut marqué par les Gallois.

Le docteur Morgan.

Le docteur E.-J. Morgan, capitaine de l'équipe de Galles.

Ce troisième essai eut le don d'exaspérer nos compatriotes, qui brusquement attaquèrent en vitesse. Vareilles parvint à saisir le ballon, battit son adversaire et d'un magnifique coup de pied de volée, envoya le ballon entre les poteaux. Un tonnerre d'applaudissements salua ce but. Les Français redoublèrent d'énergie.

Malheureusement, les Gallois étaient d'une classe par trop supérieure à la leur, et malgré toute leur vaillance, les points continuèrent à s'accumuler contre nos nationaux. Fiew, le capitaine de Swansea, marque un essai. R. H. Gibbs (Cardiff) en fait un autre. C'est le cinquième après 18 minutes de jeu. Le but est manqué. La mi-temps est sifflée quelques minutes après. Galles a 17 points. France 4. Grâce à Vareilles l'honneur est sauf.

Après le repos réglementaire, la partie est reprise. Le coup d'envoi est aux Gallois. Immédiatement, le jeu va dans les 22 mètres de la France. C'est alors que se produisit un incident malencontreux. Lesieur, qui venait de se couvrir de gloire, fut touché à la tête, alors qu'il était à terre, par un coup de pied destiné au ballon. On l'emporta évanoui. Cet évanouissement n'a d'ailleurs été que passager, car le vaillant stadiste tint à honneur de venir reprendre sa place parmi ses camarades dès que ses forces le lui permirent. Inutile de dire qu'il fut alors l'objet d'une belle ovation.

La partie se continua forcément un peu monotone, la supériorité de nos adversaires étant par trop évidente. Les Français résistèrent néanmoins héroïquement, et ce n'est que tout à fait à la fin, qu'ils donnèrent l'impression de se désunir un peu.

Le résultat était : Galles 33 points, France 4 points.

Gwyn Nicholls, le fameux joueur de rugby, a bien voulu, après le match, me donner ses impressions pour la *Vie au Grand Air* : « Les Français, dit-il, ont fait des pas de géant depuis que je les ai vus jouer pour la première fois. Il faut, s'ils veulent continuer dans cette voie, qu'ils dominent sur le terrain leur vivacité naturelle. Moins emportés et plus maîtres d'eux, ils auraient certainement marqué deux essais aujourd'hui. Ce que je leur reproche surtout, c'est leur manque de cohésion ».

J. Rouget.

Une passe des Gallois.

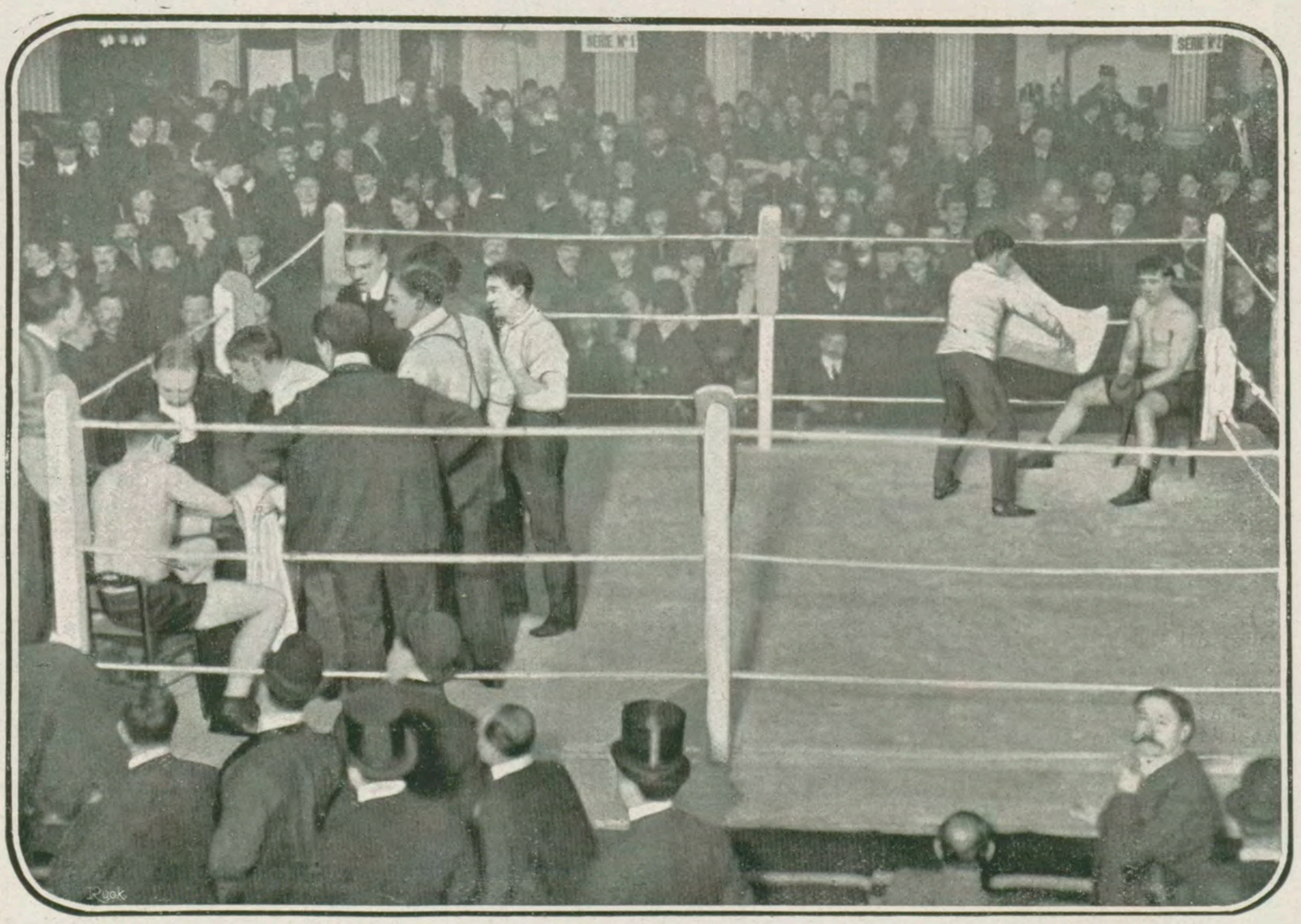
Le capitaine de l'équipe de France, Communeau, essaie d'intercepter une passe des Gallois, mais il ne peut y parvenir et se voit forcé d'admirer la maëstria et l'homogénéité de ses adversaires.

LE MATCH PETER BROWN-CHARLEY KNOCK

L'un des plus beaux combats de la saison, arrêté par un accident

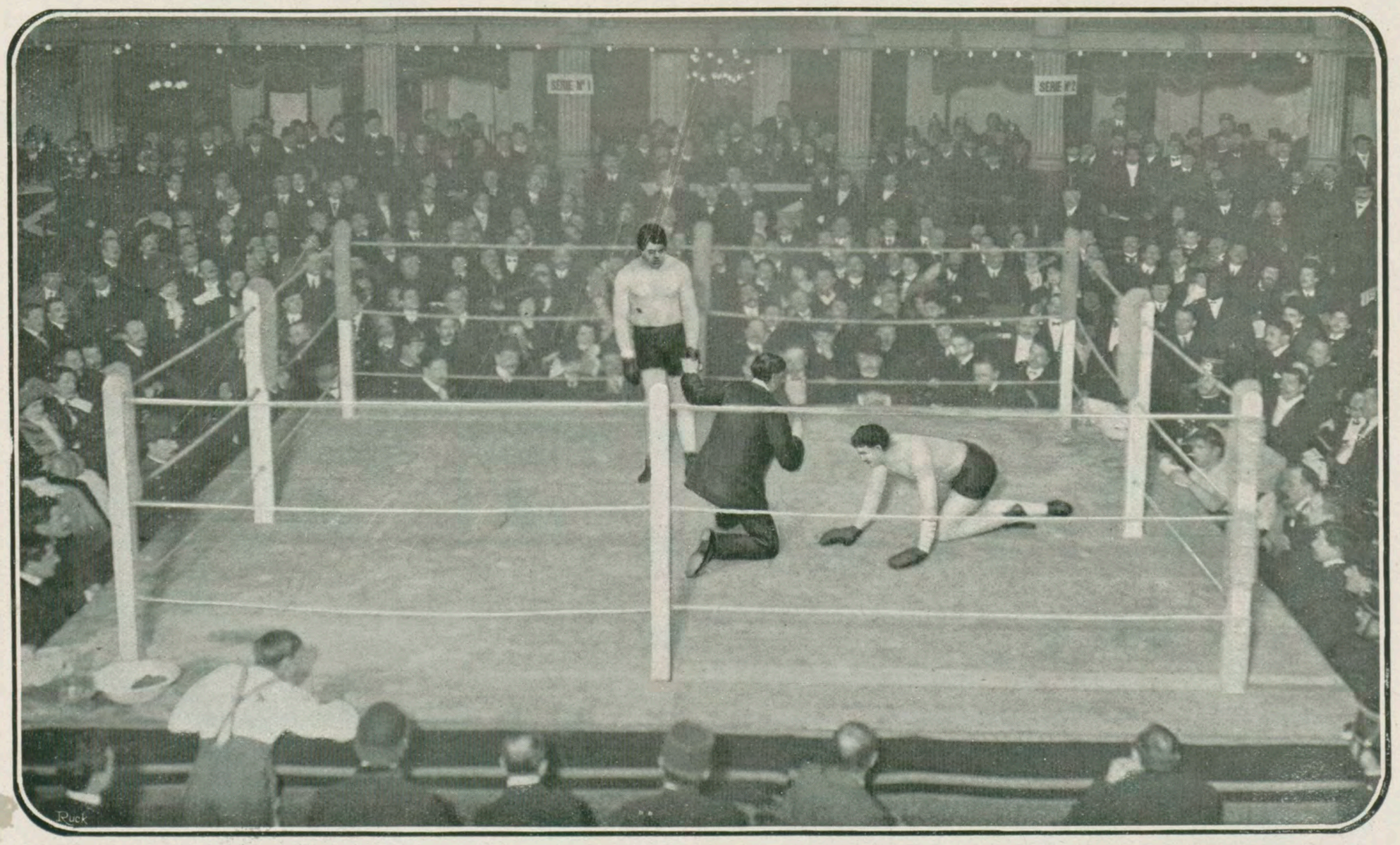
Le Pélican Boxing Club, décidément infatigable, avait organisé une très belle soirée, la semaine dernière : Peter Brown, battu par Knock, il y a trois mois, se mesurait à nouveau avec son vainqueur. La valeur sensiblement égale des deux champions poids moyens permettait d'employer pour cette réunion l'épithète « sensationnelle » si souvent galvaudée. Ce match constituait en quelque sorte une demi-finale du championnat d'Angleterre. Peter Brown doit encore triompher de Doncaster et de Castello pour posséder ce titre. Charley Knock doit se rencontrer avec Doncaster. Dans son match avec Castello, il fut incontestablement le meilleur, ayant projeté à terre quatre fois en quatre rounds son adversaire, mais ayant été obligé d'abandonner après s'être cassé le bras. La rencontre de ce fameux boxeur et de Brown promettait donc d'être splendide : mais à la quatrième reprise, Knock se brisait l'humérus. La déception fut grande, mais on ne pouvait que s'en prendre à la fatalité de s'être si fâcheusement manifestée.

JACQUES MORTANE.



Charley Knock vient de se casser l'avant-bras.

Au cours de la quatrième reprise, sur un coup asséné par Peter Brown, Charley Knock a l'avant-bras cassé et doit abandonner.



Charley Knock reste neuf secondes à terre

Peter Brown, cherchant à se débarrasser le plus rapidement de son adversaire, a mené la danse dès le début, tandis que Knock semblait attendre le moment favorable pour porter le coup fatal amenant le knock-out. Au troisième round, un direct au cœur le jette à terre où il reste neuf secondes.

LES PROLÉTAIRES DU TURF

Par RENÉ RIONDET

Lorsqu'on étudie cette question, on s'aperçoit avec étonnement que les véritables prolétaires du turf, ce sont les propriétaires de chevaux de courses. Tout le personnel des écuries s'engraisse à leurs dépens. Quant aux bookmakers, qui sont supprimés théoriquement, ce sont les parasites du Pari Mutuel et des propriétaires.

Le véritable prolétaire du turf.

Le propriétaire d'une écurie de courses alimente, grâce à sa fortune, le jockey, l'entraîneur, le bookmaker, le lad, les Compagnies de chemins de fer, etc... Aussi faut-il qu'il ait toujours son portefeuille bourré de billets de banque.

Lorsqu'on voit, à l'heure actuelle, à propos de chaque question, les défenseurs de bonne volonté se présenter en masse pour défendre les intérêts des opprimés, on est amené à se demander si vraiment les hommes ne sont pas devenus meilleurs et plus pitoyables qu'ils ne l'étaient autrefois. Cette explication n'est pas exacte, à mon avis. La véritable raison réside dans ce fait que les progrès accomplis par les sciences sociales nous permettent d'analyser plus exactement les rapports qui interviennent entre les différentes classes de la société; nous discernons plus clairement les droits et les devoirs, les torts et les mérites de chacun. De ces constatations, notre esprit d'équité tire des conclusions solides, qui deviennent les bases de nos convictions.

Fort de ces principes, j'ai voulu appliquer cette étude à la sphère spéciale qui m'occupe : au monde du turf. Et déjà je songeais aux admirables développements que je pourrais entamer au sujet des lads, des jockeys ou des entraîneurs. Mais les conclusions auxquelles je suis arrivé ne sont pas tout à fait celles que je m'attendais à rencontrer. J'ai scruté les faits, j'ai coordonné mes observations : j'ai été obligé de m'incliner devant l'évidence et de reconnaître que l'opprimé, l'exploité, le prolétaire, en un mot, c'est le propriétaire de chevaux de course.

Un raisonnement très simple suffit à faire ressortir l'exactitude de cette assertion. Le propriétaire se trouve dans une situation à peu près identique à celle du monsieur qui, le portefeuille bourré de billets de banque, s'en va jouer dans un cercle dont tous les pontes sont à sec : ceux-ci ont tout à gagner, celui-là a tout à perdre. Prenons l'hypothèse d'une personne qui, en possession d'un capital limité, veut monter une écurie de courses : soyez sûrs qu'au bout d'un an, quoi qu'il arrive, ses lads se seront engraissés, son jockey aura fait la noce, son entraîneur aura réalisé des économies et son book aura fait fortune. Quant au propriétaire, si ses représentants n'ont pas eu de chance, il sera ruiné. C'est une sorte d'application du principe bien connu en physique sous le nom de principe des vases communicants.

Pour s'assurer les montes d'un jockey, il faut le payer souvent au-delà de sa valeur, d'abord, afin de l'empêcher d'être recruté par une écurie concurrente, ensuite, afin de le rendre plus difficile à corrompre par certaines personnes qui ont maintes fois intérêt à voir un cheval déterminé courir sa chance.

Pour obtenir les services d'un entraîneur, on doit parfois lui garantir un fixe; le prix de la pension des chevaux laisse déjà un bénéfice raisonnable. Le tout constitue une rente assurée, quels que soient les résultats obtenus.

Ajoutez à cela les pourboires qu'il faut distribuer comme encouragement au lad qui soigne tel animal dont la course a été excellente. Or, dans ce milieu, noblesse oblige, les pourboires ne se comprennent que s'ils permettent de déguster au moins deux ou trois bouteilles de champagne.

Les Compagnies de chemins de fer, elles aussi, se mettent de la partie. Elles accordent bien un tarif spécial pour le voyage des chevaux de course; mais ce qu'elles donnent d'une main, elles le reprennent de l'autre; car, pour le cas d'accident, elles estiment à forfait la valeur de l'animal transporté à une somme dérisoire, si on la compare à la valeur réelle.

Pressuré de tous les côtés, le pauvre propriétaire se dit : « Il ne me reste qu'un moyen de m'en sortir ou de me refaire : je vais parier ». C'est alors qu'il se trouve aux prises avec les procédés les plus perfectionnés inventés et mis en œuvre pour l'exploitation rationnelle et méthodique des parieurs. Car il ne joue pas au Pari Mutuel, qui retient tout bonnassement le huit pour cent légal, mais qui ne fait pas crédit. Il s'adresse aux bookmakers. Ceux-ci, qui sont soi-disant supprimés depuis la loi de 1891 et soi-disant persécutés depuis les injonctions administratives de septembre 1905, n'ont pas cessé d'opérer au vu et au su de tout le monde (c'est ce qu'on appelle le *statu quo*); seulement ils ont changé leur fusil d'épaule. D'une façon générale, ils ne prennent plus de paris à une cote fixe; ils donnent les chevaux à la cote qui ressortira lors de la répartition du Pari Mutuel. Les propriétaires, en jouant dans ces conditions, ne bénéficient pas du 8 0/0 qui reste entre les mains des books; mais ils en frustrent

La détresse finale.

Il n'est pas rare que la fortune se tarisse et que le propriétaire, sans un sou, se retire du turf, après avoir fait vivre tant de gens.

les dotations de l'élevage et des Sociétés de courses; ils arrivent ainsi à se léser eux-mêmes. Considéré en lui-même, le mécanisme de ce genre de paris est très simple : dès qu'une personne, que l'on connaît pour être sagace et bien renseignée, a appuyé la chance d'un concurrent, l'intérêt du donneur est d'employer tous les moyens pour faire baisser la cote de ce cheval au Pari Mutuel : il suffit, pour atteindre ce but, de répandre le renseignement parmi le public, ou bien de porter une grosse somme sur ce concurrent aux guichets du Pari Mutuel. Ainsi, de toute façon, le propriétaire est dupé.

Que lui reste-t-il à faire? Comme tout prolétaire qui se respecte, il a déjà fondé un syndicat. Il n'a qu'à le charger de soutenir et de faire triompher ses revendications. Si sa confiance n'est pas assez grande, il peut encore s'adjoindre un autre métier : qu'il s'établisse entraîneur, ou même bookmaker. Puisque les books sont théoriquement supprimés, il n'y aurait pas à résoudre la question délicate de savoir s'il pourrait cumuler deux fonctions, qui semblent tout à fait incompatibles, en étant à la fois propriétaire et donneur; d'ailleurs on m'a assuré qu'il y a des précédents.

Mais cette solution, qui peut paraître élégante, offre de sérieux dangers; car si elle satisfait les intérêts des personnalités menacées, elle a le tort de négliger les nécessités d'ordre général. Les destinées de l'élevage national sont intimement liées à la prospérité des écuries de courses; d'une part, les grands propriétaires consacrent une partie de leurs efforts à la sélection de la race et possèdent, à côté de leurs établissements d'entraînement, de magnifiques haras, où les méthodes scientifiques sont appliquées à la reproduction, où les soins les plus éclairés sont apportés à l'élevage; d'autre part, les propriétaires, qui, plus modestement, se bornent à faire courir, constituent l'unique débouché, la raison d'être du petit éleveur, dont les efforts continus ont fidèlement contribué depuis longtemps à l'expansion de la race pure.

On peut se rendre compte que ce n'est pas un sentimentalisme exagéré qui m'a poussé à prendre ici la défense des prolétaires du turf. Ce n'est pas non plus pour donner à ceux qui profitent de cette exploitation le conseil paternel de ne pas tuer leur poule aux œufs d'or. La question est plus sérieuse. D'année en année, les dépenses des écuries de course ont augmenté; elles sont arrivées à atteindre un taux qu'il serait dangereux de laisser croître encore. La portion exagérée de ces dépenses est forcément improductive; il serait plus avantageux de la laisser entre les mains des propriétaires, qui l'emploierait normalement, au mieux des intérêts de l'élevage.

Tout ce qui précède prouve que nous n'avions donc pas été trop loin en assurant que les véritables prolétaires du turf étaient les propriétaires.

RENÉ RIONDET.

LES COURSES D'OBSTACLES

Il est grand temps que la réouverture des courses plates ait lieu, car la pénurie des concurrents d'obstacles commence à se faire sérieusement sentir.

C'est un véritable programme de carême auquel nous avons été condamnés ces jours-ci. Semblable pénurie se fait sentir tous les ans, à pareille époque, à cause de l'accumulation des réunions sur une période trop resserrée; je crois cependant que, cette année, il y a eu un record établi. L'autre jour, à Auteuil, 22 chevaux se sont présentés pour disputer les 6 épreuves inscrites au programme. Et cependant, nous ne devons pas trop nous plaindre; car les malheureux concurrents qui sont sur la brèche s'efforcent de faire du volume pour nous empêcher de regretter les absents; nombreux sont ceux qui courent deux jour de suite, il y en a même qui disputent deux épreuves dans la même réunion. Ils ont ainsi deux fois la chance de gagner; ils ont aussi celle de se dégoûter à jamais du métier. « Mieux vaut tenir que courir », pensent les propriétaires. Je crois que les chevaux pensent de leur côté : « Mieux vaudrait rester à l'écurie que courir si souvent ».

Le fait saillant de la semaine a été la forme remarquable montrée par Villageois. Ce vieux cheval glanait les prix à réclamer dans le Midi; il a été acheté par M. Lieux, et, dès son arrivée à Paris, il a remporté à Auteuil, dans l'espace de cinq jours, trois bonnes courses.

Adonis II a fourni, dimanche, une performance tout à fait remarquable dans le Prix d'Auteuil. Après avoir fait à la rivière des tribunes une faute terrible qui avait semblé le mettre hors de course, il est revenu rapidement sur les leaders et, malgré une tentative de dérobade au bull finch, a gagné facilement. Pour qu'il ait fourni cet effort, il faut que ce soit véritablement un bon cheval, plein de cœur et d'endurance; malheureusement, on peut craindre que les incidents de ce parcours ne restent gravés dans sa mémoire et n'aient une répercussion fâcheuse sur sa bonne volonté. Bol a remporté très tranquillement le Prix Juigné, confirmant ainsi ses récents progrès. Quand à Pharaon, il a fourni dans le steeple chase d'Auteuil des débuts remarquables, jouant littéralement avec ses adversaires d'un bout à l'autre de la course et passant correctement tous les obstacles.

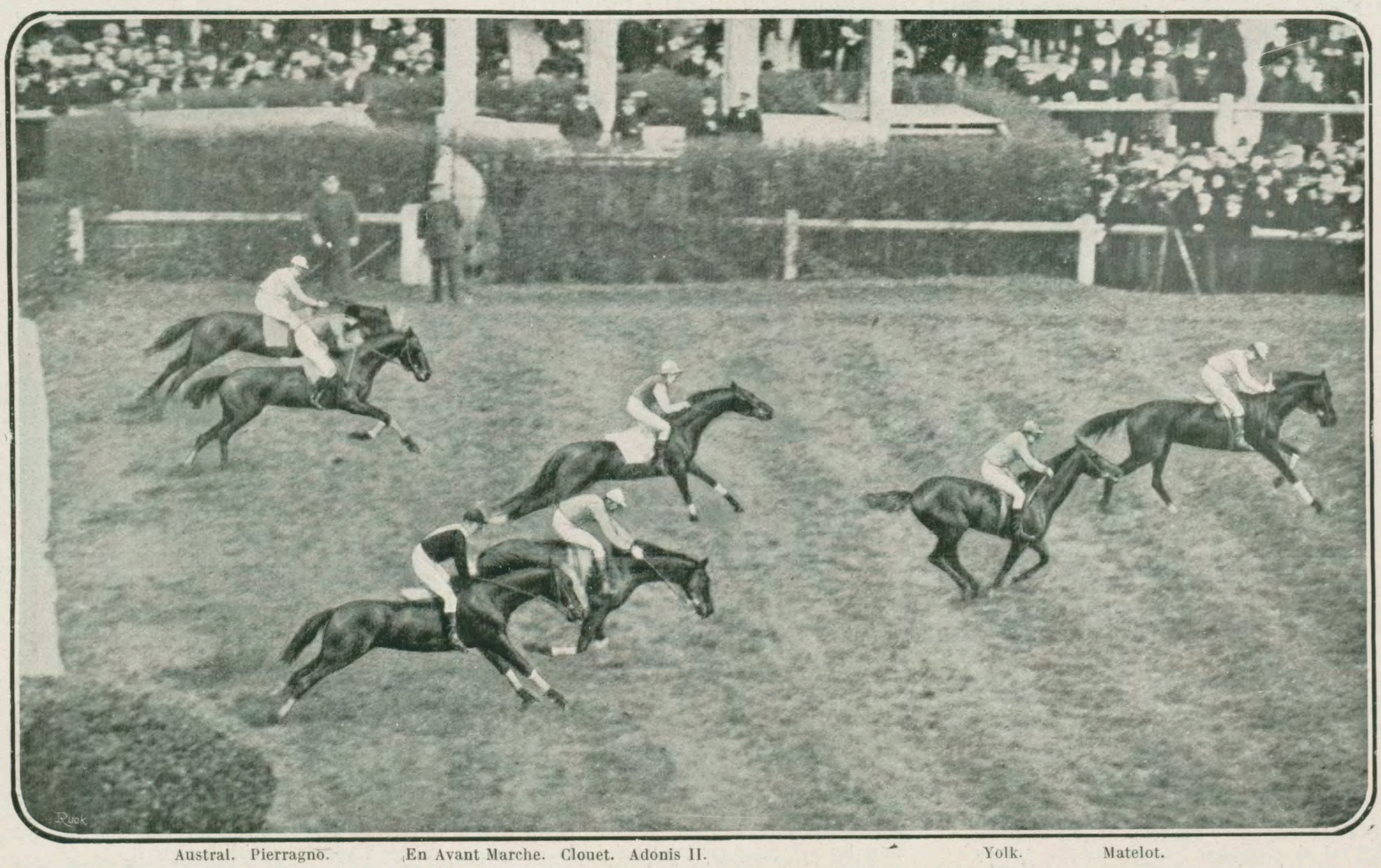
Si l'on s'en rapporte au style de ses deux dernières victoires, il semble s'affirmer comme l'un des meilleurs sujets de sa génération. Il sera intéressant de le voir se mesurer avec Adonis II et Matelot. Quant à Génie, il s'est encore dérobé, l'autre jeudi, à la rivière du huit, à Auteuil; sa répugnance pour cet obstacle sera difficile à vaincre : c'est dommage, car c'est un bon cheval; il nous l'a prouvé à Saint-Ouen, en battant Listrac, Endymion et Ormeau.

BOIARD.

Sosthène. Kabouf II. Bol.

L'arrivée du Prix Juigné (haies, 3.500 mètres, 15.000 fr.)

Bol est parti en tête. Dans la ligne droite, il menait toujours, et n'était pas inquiété par l'effort de Sosthène qui finissait second, à 6 longueurs.



Austral. Pierragno. En Avant Marche. Clouet. Adonis II. Yolk. Matelot.

Le saut de la rivière dans le Prix d'Auteuil (Steeple, 3.500 mètres, 20.000 francs. Auteuil 8 mars.)

Malgré une grosse faute à la rivière des tribunes, malgré une hésitation au bull-finch, Adonis II, à M. Gaston Dreyfus (J. Bartholomew), a triomphé, prouvant ainsi sa grande qualité. Il battait de trois longueurs Austral, second, Pierragno, troisième, à deux longueurs et demie.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons a commencé dans le numéro précédent la troisième partie de ses mémoires. Aller de foire en foire, de fête en fête commence à lui peser. Il prend la suite d'un patron d'arènes, avenue des Tilleuls, et donne à son établissement le nom de Gymnase Pons. Le voilà commerçant. Nous allons le voir dans ces fonctions et dans celles de lutteur de music-hall.

Aussi bien, cette remarque n'est pas spéciale au cas qui m'occupe ici ; elle s'applique d'une manière générale à tous les sports.

On ne goûte réellement bien une œuvre, on n'en jouit d'une façon complète, absolue, on n'en extrait jusqu'à la dernière goutte des sensations intensives qu'elle peut procurer, qu'en remontant mentalement jusqu'à la pensée originelle de l'auteur pour passer avec elle par toutes les phases qu'elle a traversées jusqu'au moment où elle s'est manifestée sous sa forme définitive.

Eh bien, il en est un peu de même pour la lutte ; lorsque l'on observe deux hommes aux prises, on n'apprend rien en les regardant banalement travailler ; pour en tirer quelque profit, il faut lire dans leur jeu, analyser toute la gamme des coups échangés et chercher à comprendre pour quelles raisons l'un ou l'autre des adversaires a porté telle ou telle attaque.

C'est là, évidemment, un exercice purement théorique, mais dont j'ai pu pour ma part apprécier les avantages, je dirai presque l'indispensabilité.

Ah ! mon petit gymnase de l'avenue des Tilleuls ! Lorsque je me prends à y songer, j'ai toutes les peines du monde à en éloigner le souvenir.

Quels jolis athlètes j'y ai trouvés parmi les jeunes amateurs qui venaient deux ou trois fois par semaine s'entraîner ! C'est drôle, il y a des cas où la Nature et le Destin semblent s'être ingéniés à faire œuvres contraires. J'ai vu défiler avenue des Tilleuls des merveilles de plastique humaine, des hommes de vingt ans à peine, d'une pureté de lignes athlétiques admirable ; presque sans argent, gagnant peu dans de pénibles métiers de tâcherons, ils circulaient dans la vie comme ils venaient au gymnase, couverts de pauvres nippes, et, sous leur vêture sordide qui les déformait, les avachissait, jamais on n'eût deviné que la nature cachait des sujets d'une admirable architecture que son caprice avait créés et développait en beauté.

Oui, certes, j'en ai vu de toutes les couleurs et de tous les genres dans l'établissement que j'avais acheté à Joigneret. Un volume entier suffirait à peine à rappeler toutes les misères, toutes les phases pénibles ou burlesques de l'existence si rude des gens qui fréquentaient chez moi. Il fut des jours où je me suis demandé s'il ne fallait pas pouffer de rire ou se laisser envahir par la tristesse devant les illusions si naïvement avouées de certains hommes qui s'entêtaient en pure perte à vouloir acquérir ce que le sort leur avait refusé : la beauté plastique.

— Y est pas, c'est pas vrai, criait-il à pleins poumons, les épaules n'ont pas touché, à la porte, l'arbitre ! vendu ! choléra !

Et les femmes ! C'était pire et bien triste encore. En ai-je vu venir de ces malheureuses déshéritées du ciel, rêvant de corriger par une gymnastique sommaire mais pratiquée avec ténacité, la triste inélégance de leurs pauvres petits corps souffreteux, voués jusqu'à la tombe à la plus misérable des maigreurs.

Misère, misère, que de tristesses, que de décrépitudes physiques et mentales ont traversé le gymnase aujourd'hui disparu de l'avenue des Tilleuls !

Disparu, disparu, comme ont également disparu du monde de la lutte deux hommes qui commencèrent à travailler chez moi : Constant le Boucher, aujourd'hui retiré en Belgique, et Raoul le Boucher, de qui la mort est récente. Si je cite leurs noms, les premiers parmi ceux de mes contemporains, c'est parce que tous deux furent, on le sait, bien qu'ayant des styles différents, deux des meilleurs hommes que l'on ait vus en ces quinze dernières années. La ceinture arrière de Constant le Boucher restera légendaire dans les milieux professionnels et parmi les amateurs qui l'ont suivi, à l'époque où il pratiquait. Constant apportait dans ce coup une pureté d'exécution, une maîtrise incomparables et je dis bien haut ici que jamais on ne fit mieux, ni même aussi bien. Lorsque l'on était pris, il n'y avait rien à faire, il fallait partir avec la ressource bien illusoire de sauver le « tombé » immédiat en pontant. Mais le Belge liait les trois temps de cette attaque avec une telle rapidité qu'il était presque impossible de se recevoir en pont.

Tenez, à propos de Constant le Boucher et de sa ceinture arrière, il me vient à l'esprit une remarque ; je vous la livre pour ce qu'elle vaut et je trouverais tout naturel que l'on n'y attachât pas plus d'importance que je n'entends moi-même lui donner : Constant le Boucher fut ce que l'on appelle un lutteur très complet et s'il avait un tour de main sans pareil pour porter la ceinture arrière, il avait en même temps une souplesse naturelle de reins qui lui permettait de ponter admirablement ; de telle sorte qu'en matière de ceinture arrière, il était aussi bon pour la parade que pour l'attaque. Ce fut vraiment un très, très beau lutteur. Il en est d'ailleurs sorti quelques-uns, de ce vieux gymnase sur l'emplacement duquel s'élèvent aujourd'hui de somptueuses maisons de rapport, propriété d'un gros marchand de cirage, qui a balayé d'un seul coup, et sans souci du passé, toute la pauvreté pittoresque de ce recoin Montmartrois.

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

II

En prenant la suite de Joigneret, j'avais obéi à un pressentiment dont les événements démontrèrent la justesse. Nulle ville au monde ne pouvait mieux, me semblait-il, servir les intérêts des professionnels de la lutte; les premières soirées des Folies-Bergère m'avaient conduit à penser ainsi.

Evoquer le souvenir des premières luttes aux Folies, cela n'a l'air de rien, eh bien, cette fantaisie nous reporte simplement vingt ans en arrière ! Un rien.

En ce temps-là, notre maître à tous, Félix Bernard, tenait le haut du tapis, et seule, une minorité de connaisseurs savait, dans le grand public, s'intéresser à la lutte au point de vue strictement sportif.

Mais, c'était aussi l'âge d'or du music-hall de la rue Richer, et l'exhibition des lutteurs prenait rang comme un simple numéro, dans le programme de la soirée.

Ceci se passait en 1888. Oh! nous n'avions point encore, à cette époque, les honneurs de la scène. La troupe que dirigeait ce pauvre Robinet, et qui comptait comme étoiles de première grandeur Félix Bernard et Apollon, travaillait sur une estrade spéciale, dans le jardin d'hiver qu'un somptueux jet d'eau égayait de son clapotis. Ce jardin commandait l'entrée de la salle de spectacle.

Dois-je avouer que nos appointements journaliers étaient des plus modestes; les cachets que je recevais se perdaient dans le tréfonds de ma vaste poche; combien eût-il fallu de séances semblables pour en arriver — et qui sait encore — à mettre quatre sous de côté !

Mais paraître dans le premier music-hall de Paris, dans un établissement qui faisait courir toute la capitale, nous semblait un honneur insigne, à nous autres qui sortions de l'humble baraque foraine ; il le fallait payer d'un travail susceptible de montrer au public que nous n'étions pas des saltimbanques.

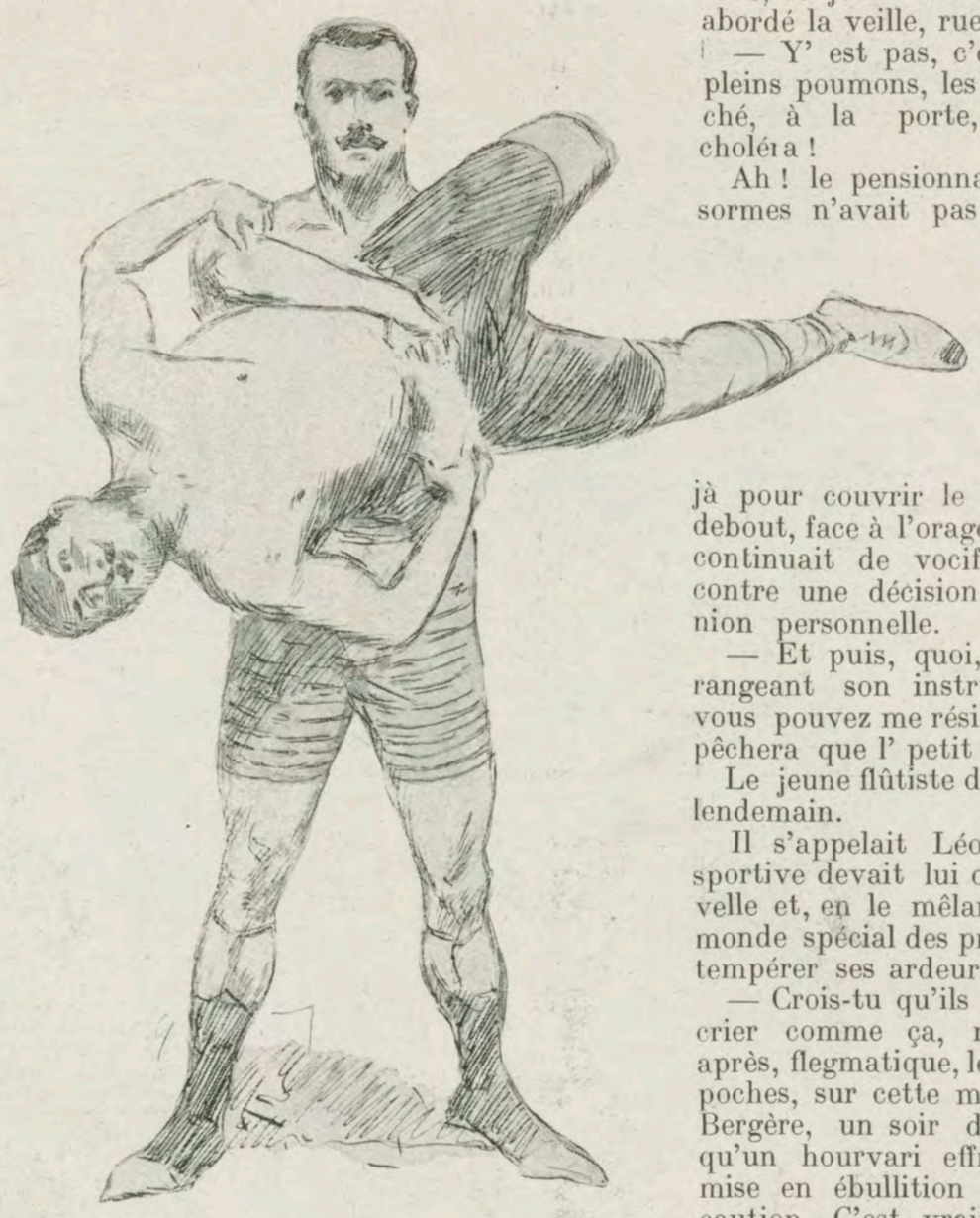
Et il arrivait ceci, c'est que nous nous tirions la « bourre » entre nous, sans animosité, sans rosserie, parce que nous n'avions point encore de réputation commerciale à défendre. On assistait chaque soir à de merveilleuses parties qui firent impression sur le public et influèrent incontestablement sur les destinées de la lutte dans les music-halls parisiens.

J'ai beau jeu, à vingt ans de distance, de soutenir cette opinion ; elle est contestable si l'on veut, mais aucune raison sérieuse ne saurait l'infirmer d'une façon absolue. Les premières soirées des Folies-Bergère marquèrent indubitablement une étape décisive du sport professionnel de la lutte dans les music-halls ; et il n'est point douteux que notre monde spécial doit à l'initiative de Marchand l'évolution d'un spectacle sportif qui végétait dans la médiocrité pittoresque de la baraque foraine.

Je crois qu'il n'est pas un homme, parmi ceux qui tenaient, à l'époque, le haut du tapis, qui n'ait conservé de ce prestigieux directeur que fut Marchand, le meilleur souvenir. Celui-là possédait, comme pas un, la psychologie du boulevard et de ses habitués ; il savait la mentalité des gens qui constituaient sa clientèle ordinaire et s'entendait à merveille à lui composer un spectacle essentiellement idoine à ses goûts. En un tour de main, il parisianisait le numéro le plus déplorablement province qui fût, et se serait bien gardé de modifier le caractère original d'une exhibition dont le cachet exotique faisait tout le sel. Il possédait son public, et sa manière de faire témoignait d'un esprit très averti sur le goût des gens qu'il conviait, chaque soir, chez lui.

Aussi bien, convient-il de dire que si le snobisme parisien prisait assez, aux beaux vendredis de la fête de Neuilly, une incursion dans la baraque foraine, il montrait un enthousiasme refroidi pour le spectacle des luttes transporté hors du décor rudimentaire où l'on avait accoutumé de l'aller voir, et la cause ne fut point gagnée du premier coup, tant s'en faut. A vrai dire, on en était encore à l'époque des tâtonnements, la lutte n'était point encore codifiée, dans le sens sportif du mot, aucune presse ne s'en occupait ; nous, lutteurs, nous fournissions un numéro, sans plus. Et malgré cela, on sentait qu'un jour viendrait où le spectacle de nos rencontres ferait courir tout Paris.

Il y avait, à l'époque à laquelle je fais allusion, un petit jeune homme, ponctuel



Constant le Boucher portant une ceinture à rebours.

et rangé, qui chaque soir, à huit heures très précises, faisait une entrée discrète aux Folies-Bergère, portant, serré sous son bras, un étui de cuir relativement volumineux, duquel il paraissait avoir très grand soin. Peu expansif — il a bien changé depuis — il gagnait, silencieux et rêveur, le pupitre qu'il occupait à l'orchestre, et jamais Desormes, qui conduisait alors, n'avait connu exécutant plus docile et plus attentif. C'était un modèle de douceur et de résignation, ce flûtiste — car il jouait de la flûte — qui se pliait, sans murmurer, les jours de répétition, à toutes les exigences de son chef. Hélas ! les luttes devaient le perdre, ou, pour être moins tragique, perturber complètement ses destinées premières. Un soir, la représentation terminée, alors que je remontais tranquillement avec Robinet la rue Richer, je vis un tout jeune homme s'approcher de moi et, d'un accent qui trahissait toute la sincérité de ses convictions, il me dit :

— Ça n'allait pas ce soir, hein, monsieur Pons, je l'ai bien vu, vous n'avez pas travaillé comme d'habitude (j'avais lutté avec Robinet). C'est pas la peine de me dire que non, j'y vois de tout près, j' suis d' l'orchestre.

Je n'étais pas très communicatif de ma nature, je reconnais humblement, au reste, que je n'ai pas changé.

— Ah ! vous trouvez, répondis-je simplement.

Le lendemain (je ne me rappelle plus avec qui je luttais), ma rencontre fut assez mouvementée et son résultat donna lieu à une certaine effervessence dans la salle. Je m'étais avancé au proscénium pour saluer le public, lorsque je vis devant moi, debout sur sa chaise, brandissant fiévreusement sa flûte, gesticulant comme un forcené, le jeune instrumentiste qui m'avait abordé la veille, rue Richer.

— Y' est pas, c'est pas vrai, criait-il à pleins poumons, les épaules n'ont pas touché, à la porte, l'arbitre ! vendu ! choléra !

Ah ! le pensionnaire de ce bon M. Desormes n'avait pas l'air d'être mon partisan, ce jour-là !

En vain, son chef s'efforçait-il de lui faire reprendre sa place au pupitre ; peine perdue, le rideau était tombé, l'orchestre jouait déjà pour couvrir le tapage de la salle, lui, debout, face à l'orage, haranguant le public, continuait de vociférer ses protestations contre une décision contraire à son opinion personnelle.

— Et puis, quoi, dit-il à Desormes, en rangeant son instrument dans sa boîte, vous pouvez me résilier, c'est pas ça qu'empêchera que l' petit n'a pas été tombé.

Le jeune flûtiste disparut de l'orchestre le lendemain.

Il s'appelait Léon Manaud. La presse sportive devait lui ouvrir une carrière nouvelle et, en le mêlant directement à notre monde spécial des professionnels de la lutte, tempérer ses ardeurs passées.

— Crois-tu qu'ils en ont de la santé, de crier comme ça, me disait-il vingt ans après, flegmatique, les deux mains dans les poches, sur cette même scène des Folies-Bergère, un soir de championnat, alors qu'un hourvari effroyable agitait la salle mise en ébullition par un résultat sujet à caution. C'est vraiment pas la peine de s'emballer pour si peu !

Et, sceptique, il pivota sur ses talons et s'en fut dans l'oubli de ses enthousiasmes passés.

Ces quelques incursions de la lutte sur la scène des music-halls parisiens furent, je le répète, des tentatives très heureuses, mais non point encore décicives. Les défis de Tom Cannon captèrent momentanément l'intérêt du public qui s'intéressait plus spécialement aux lutteurs.

Jamais homme ne fut plus contesté par ses adversaires, ni mieux défendu par ses partisans que Tom Cannon. Il vint en France, entouré du prestigs que lui valait une réputation considérable et portée à son summum par une publicité habile, comme les Anglais savaient déjà la faire en un temps où nous en ignorions encore les premiers éléments. Nul lutteur n'eut jamais une âme de businesman égale à celle de Cannon.

A suivre.

PAUL PONS.

Illustrations de DE PARYS.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.